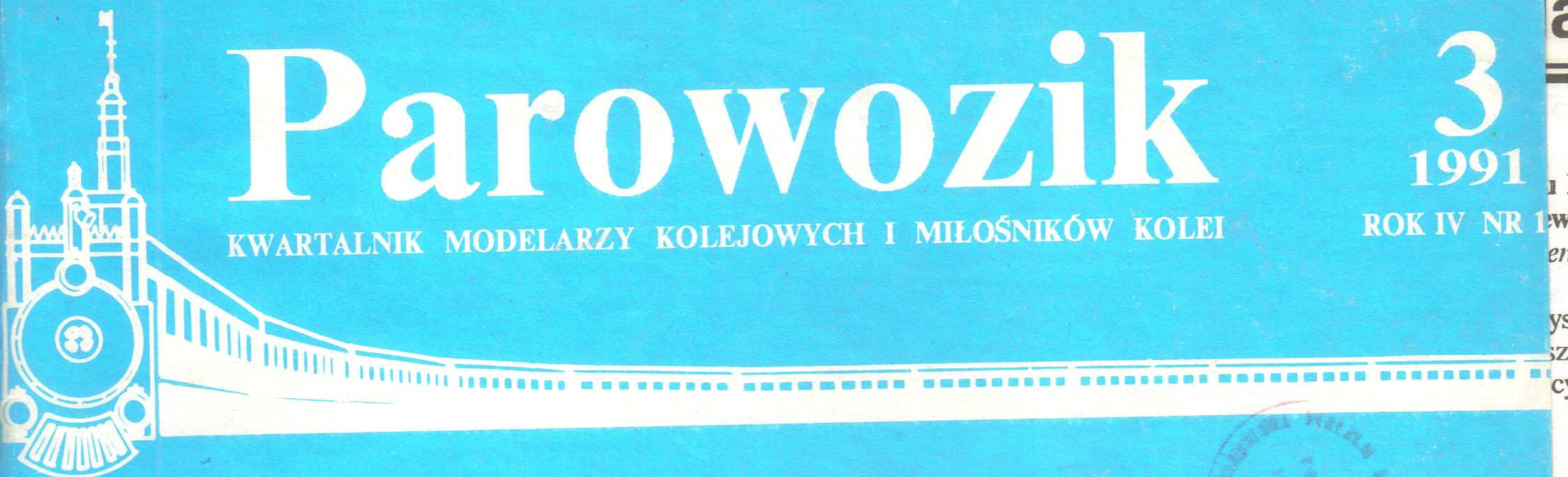


Parowozik

KWARTALNIK MODELARZY KOLEJOWYCH I MIŁOŚNIKÓW KOLEI

3
1991
ROK IV NR 1

w numerze:

- Parowozy serii Ol49
- Porady modelarskie
- Wagony gospodarcze tramwajów poznańskich
- Parowozy w Wielkiej Brytanii
- Kolejdoskop

W następnym numerze: autobusy szynowe w Polsce



sygn
P-1503/91-94
P-1503





Parowozik

KWARTALNIK MODELARZY KOLEJOWYCH I MIŁOŚNIKÓW KOLEI.

Rok wydawania czwarty, numer 3(15)/1991

w numerze:

1 NASZ WYWIAD
2 KLUBOWE PRZEBOJE
5 MOIM ZDANIEM
Piotr Kumelowski: Słów kilka o zamykaniu linii kolejowych i co zrobić z tym fantem
6 ARCHIWUM LOKOMOTYW
Paweł Terczyński: Ol49 jeszcze "pod parą"
10 NA WĄSKIM TORZE
Julian Dądrowski: Moje spotkania z koleją
11 KOLEJ W POLSCE
Jaworzyna Śląska
12 POLSKIE STACJE
Jerzy Janicki: Damasławek
Piotr Krzykowski: Toporów (fotoreportaż)
14 MODEL W ORYGINALE
Grzegorz Kraiński: Lokomotywa spalinowa serii SM41
16 NOWOŚCI FIRM MODELARSKICH
Marek Malczewski: Berliner TT-Bahnen
18 PORADY MODELARSKIE
Jan Jarzina: Przechowywanie modeli
19 KOLEJ W ŚWIECIE
M. T. Borrowdale: Parowozy w Wielkiej Brytanii
20 Z MIEJSKICH TORÓW
Jan Wojcieszak: Wagony specjalne tramwajów pozn.
24 KOLEJDOSKOP

nasza okładka:

I Pociąg osobowy prowadzony lokomotywą Lyd1-230 wjeżdża na stację Pleszew-Wąsk.
A o przyszłości kolejek wąskotorowych przeczytacie w dziale "nasz wywiad"
fot. Marek Malczewski - 9 stycznia 1991 r.

II Pociąg nr 33125 prowadzony jarocińską Ol49-90 przy semaforze wjazdowym stacji Kąkolewo - o parowozach serii Ol49 piszemy na stronie 6
fot. Paweł Terczyński

III Parowóz serii Ol49

IV u góry: MD Ełk - czy nadejdą słoneczne dni dla tutejszych "oelek"?
u dołu: wjazd na stację Olecko.
fot. Marek Malczewski - maj 1989 r.

PAROWOZIK – pismo Polskiego Związku Modelarzy Kolejowych i Miłośników Kolei

Wydawca:
Poznański Klub Modelarzy Kolejowych
61–701 Poznań, ul. Fredry 13

Skład komputerowy:
Marek Malczewski

Opracowanie graficzne:
Marek Mąkowski

Warunki prenumeraty:
Koszt prenumeraty z wysyłką pocztą na II półrocze 1991 roku wynosi 15.000 zł. Prenumeratorzy otrzymują także dodatek PAROWOZIK–EKSPRES, zawierający informacje z ostatniej chwili między innymi o organizowanych przejazdach pociągami specjalnymi. Warunki prenumeraty na rok 1992 podamy w następnym numerze - ukaże się on z małym opóźnieniem w początkach 1992 r.

Druk:
Drukarnia Kolejowa, Poznań

Nr rejestru:
Pr–111

nasz wywiad

Z Bolesławem Konikiem, Kierownikiem Działu Przewozów ZDOKP w Poznaniu rozmawia Marek Malczewski.

Panie Kierowniku, rok 1991 jest chyba złym rokiem dla wielkopolskich wąskotorówek?

Tak. Już w roku 1990 na kolejach dojazdowych wystąpił znaczny spadek przewozów. A ponieważ kolejki nasze już wcześniej pracowały w zdecydowanej większości z deficytem, konieczne stały się działania drastyczne.

Czyli zamknięcia.

Niestety. Z dniem 1 lipca zawiesiliśmy przewozy osób i towarów na kolejce jarocińskiej. Na kolejce kaliskiej zawiesiliśmy przewozy pasażerskie. Od 15 września nie kursują już pociągi na kolejce wrocławskiej.

Co jest przyczyną tych zawieszeń?

Równorzędne są dwie sprawy: techniczne i ekonomiczne. Jaki był stan torowisk na całej sieci kolejki wrocławskiej to ci, którzy tą kolejką podróżowali chyba dobrze wiedzą. Ja tylko dodam, że w I półroczu wpływy z działalności przewozowej na kolejce wrocławskiej wyniosły blisko 47 mln zł, natomiast w tym samym okresie na jej eksploatację wydatkowano 1837 mln. zł!

Rozpoczęła się kampania buraczana. Czy kolejki dojazdowe odczuły zwiększenie pracy przewozowej?

Oczywiście. Tradycyjnie już głównymi odbiorcami są cukrownie Gosławice, Dobre i Zbiersk. Do nich dowozimy obecnie w ciągu doby około 1000 ton buraków i wywozimy do 1000 ton wysłodków. Cukrownia Opalenica, z którą od lat dobrze nam się układa współpraca zacznie korzystać z usług kolejki w listopadzie. Cukrownia Kruszwica natomiast swoje pociągi wysyła tylko do Piotrkowa Kujawskiego, nie dojeżdżając już (jak w minionych latach) po torach PKP do Wierzbinka. Cukrownie Brześć, Leśmierz i Ostrowy nie korzystają już z naszych usług.

Stabilizowaniu sytuacji przewozowej nie sprzyjają chyba zbyt wygórowane wymagania finansowe PKP.

Tutaj odnieśliśmy pewien sukces. Na nasz wniosek Dyrekcja Generalna w październiku br. obniżyła stawkę za przejście przesyłek wagonowych do 110 tys. zł za wagon dwuosiowy i do 230 tys. zł. za wagon czteroosiowy. O tej obniżce powiadomiliśmy wszystkich naszych klientów i liczymy na wzrost przewozów towarowych.

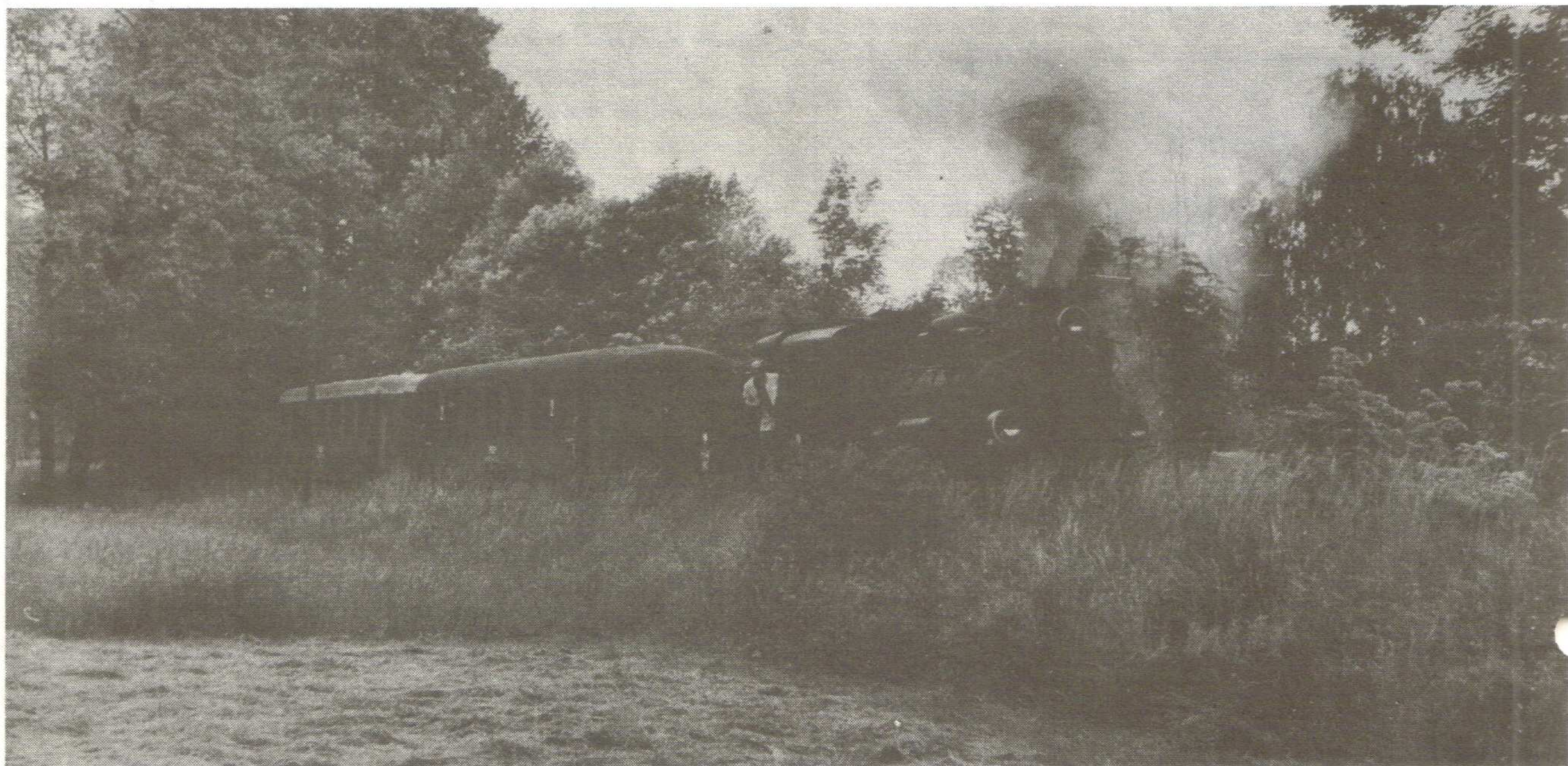
Słyszłem o zmianach organizacyjnych na Kujawskiej Kolei Dojazdowej. Na czym polegają te zmiany?

Zgodnie z zarządzeniem z 9 sierpnia br. – od 1 grudnia 1991 roku przestanie istnieć Zarząd Kujawskiej Kolei Dojazdowej w Krośniewicach. Powstaną wtedy 3 nowe koleje: gnieźnieńska, sompoleńska i krośniewicka. Kolej gnieźnieńska będzie się kończyć w Anastazewie. Kolej krośniewicka przejmie linie wychodzące z Krośniewic (w tym na północ odcinek do Boniewa). W Dobrem będzie dalej funkcjonował posterunek techniczno–naprawczy podległy kolei krośniewickiej. Miejscowe drużyny będą prowadzić obsługę linii z Dobrego do Jerzmanowa, Nieszawy i Konecka. Pozostałe linie będą włączone w skład kolei sompoleńskiej z tym, że odcinek Wierzbinek – Bieganowo zamierzamy zlikwidować.

Dokończenie na str. 10

klubowe przeboje

Poznański Klub Modelarzy Kolejowych



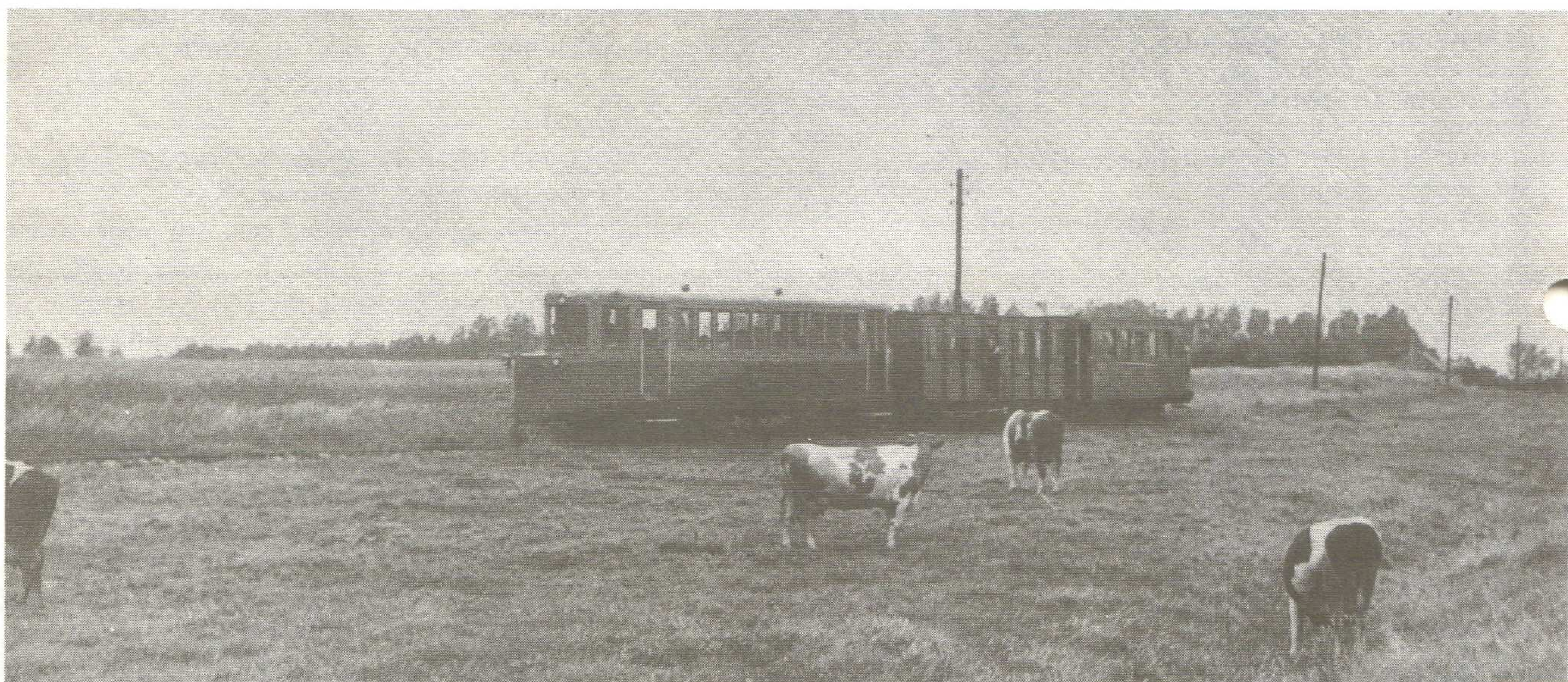
Na kolejnej, piątej już imprezie z cyklu "Nostalgia za parą" spotkali się miłośnicy kolei.

15 czerwca na nieczynej już linii z Nowego Tomyśla do Trzcianki pojawił się pociąg nadzwyczajny prowadzony parowozem. Wiosenna trawa zdążyła wcześniej opanować szlak, dlatego też były kłopoty z utrzymaniem założonego rozkładu jazdy. Nasi goście mieli też okazję do odbycia podróży na linii Trzcianka - Duszniki, na której normalnie jest prowadzony tylko ruch towarowy. Spotkanie zakończyliśmy w Opalenicy.

Tradycyjnie, z tej okazji wydana została broszura opisująca historię Opalenickiej Kolei Dojazdowej.

Na zdjęciu: pociąg nadzwyczajny koło przystanku Nowy Tomyśl Strzelnica.

fot. Marek Malczewski, Poznań



Koniec czerwca zapoczątkował czarne chwile na kolejkach wąskotorowych. Na obszarze Zachodniej DOKP zawieszono całkowicie przewozy na kolei witaszyckiej. Ostatni pociąg planowy (z lokomotywą Lxd2) wyruszył na szlak 28 czerwca. A 30 czerwca wyruszył w podróż z Witaszyc do Zagórowa pociąg nadzwyczajny. Tym razem prowadzony był przez wagon motorowy. Duże zainteresowanie ostatnią podróżą zarówno ze strony miłośników, pracowników kolejki i okolicznych mieszkańców sprawiło, że konieczne stało się doczepienie drugiego wagonu. Taki skład jeździł na tej kolejce wiele lat temu, w dni targowe.

Od tamtych dobrych czasów upłynęło jednak sporo wody w Prośnie i Lutyni, tory zarosły trawą i momentami nasz pociąg z dużym wysiłkiem podjeżdżał pod kolejne wzniesienia...

Jak w większości z naszych podróży i tym razem nie obyło się bez przygód: żarłoczna "mordka" (bo pod takim żartobliwym określeniem wagon MBxC1-41 znany jest wśród miłośników kolei) w drodze powrotnej na 10 kilometrów przed Witaszycami wypiła całą porcję paliwa i stanęła w środku wsi. Na szczęście życzliwość okolicznych mieszkańców pozwoliła pokonać te paliwowe kłopoty i z małym opóźnieniem dojechaliśmy do Witaszyc.

Na zdjęciu: ostatni pociąg koło przystanku Grab.

fot. Marek Malczewski, Poznań

Stowarzyszenie Miłośników Kolei, Katowice



Z LISTÓW DO REDAKCJI

Niedawno chodząc po Katowicach trafiłem do Składnicy Harcerskiej, gdzie ku mojemu miłemu zdziwieniu zobaczyłem po raz pierwszy 3 nr "Parowozika" na którego okładce króluje Ok22–31. Pamiętam tę lokomotywę, gdy stała jeszcze pod gołym niebem w Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Potem w kilka lat później miałem okazję jechać tym parowozem z Rybnika do stacji Kraków–Płaszów jako pilot, tj. maszynista który zna szlak. Ok22–31 była sprzęgnięta razem z Pt47–106 i obie jechały do Krakowa po to by uczestniczyć w obchodach z okazji 150 lecia Kolei Warszawsko–Wiedeńskiej. Zresztą swoje szlify kolejarskie również zdobywałem m. in. na lokomotywach serii Ok22 w MD Rybnik. [...]

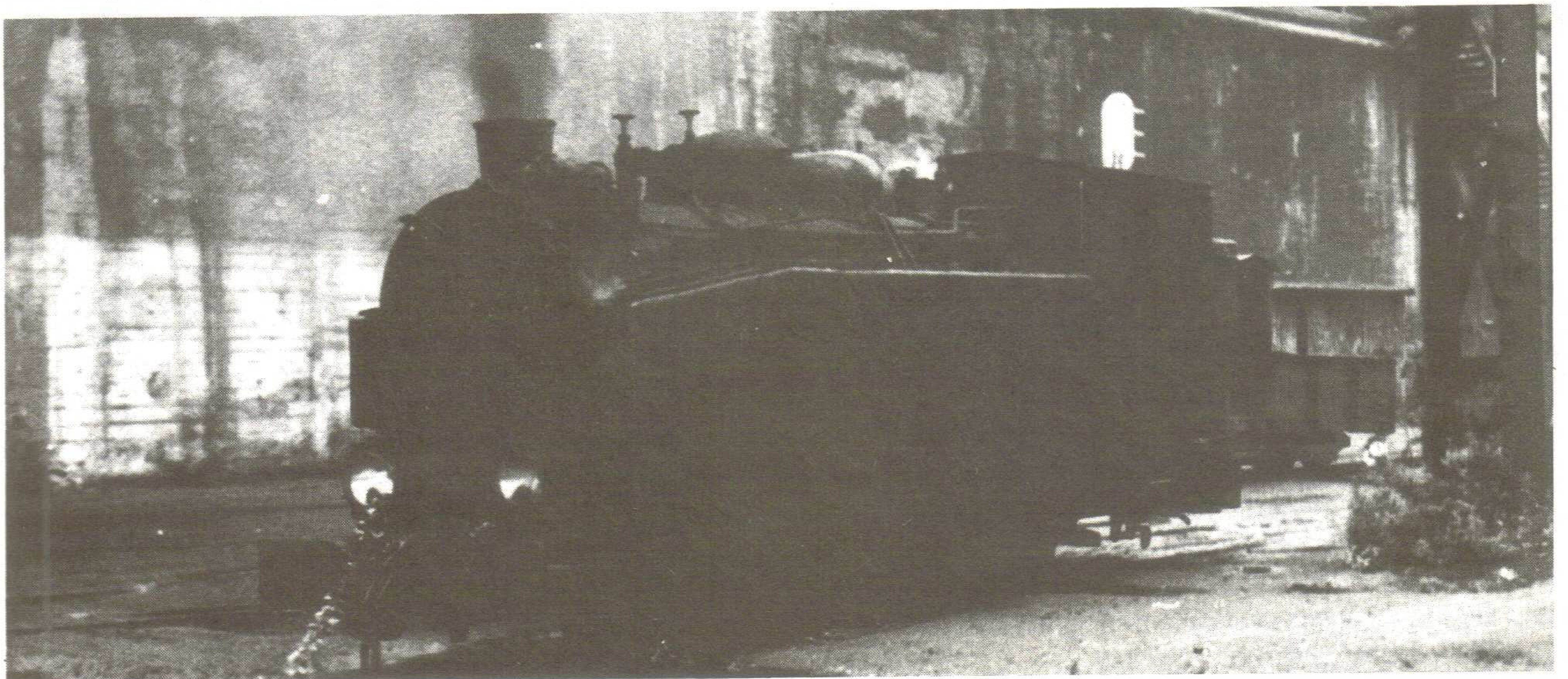
Na zakończenie chciałbym pochwalić się faktem posiadania w naszej lokomotywowni Rybnik jednego czynnego parowozu Ty42–118. Miał służyć do grzania hali, jednak z powodu wymiany obrotnicy na nową stał odstawiony na boku. Razem z grupą paru Kolegów – zapaleńców jeżeli tylko aura dopisze szykujemy się do generalnego malowania (kocioł, podwozie + tender – są już zdrapane do czysta). Chcielibyśmy od czasu do czasu uruchomić pociąg z parowozem, a u nas na Śląsku już naprawdę zobaczyć parowóz to nielada sztuka. Dobrze, że mamy po swojej stronie kierownictwo lokomotywowni z Naczelnikiem Fickiem na czele. [...]

Maszynista MD Rybnik - Krzysztof Wygryło

List otrzymaliśmy w marcu br. Ze względu na długi cykl wydawniczy dopiero teraz trafia na nasze łamy. Natomiast wcześniej na szlak wyruszył parowóz Ty42–118, prowadząc między innymi uruchomiony 6 czerwca br. z okazji Dnia Dziecka "Pociąg Uśmiechu".

na zdjęciu: Ty42–118 na stacji Sumina, *6 czerwiec 1991 r.*

fot. **Władysław Chrapek, Chybie–Mnich**



Huta "Kościuszko" posiada własną sieć wąskotorowych kolei przemysłowych (785 mm), obecnie nie połączoną z siecią Górnośląskich Kolei Dojazdowych. Sieć ta jest wykorzystywana do przewozów wewnątrzzakładowych, w tym do wywozu żużla wielkopiecowego.

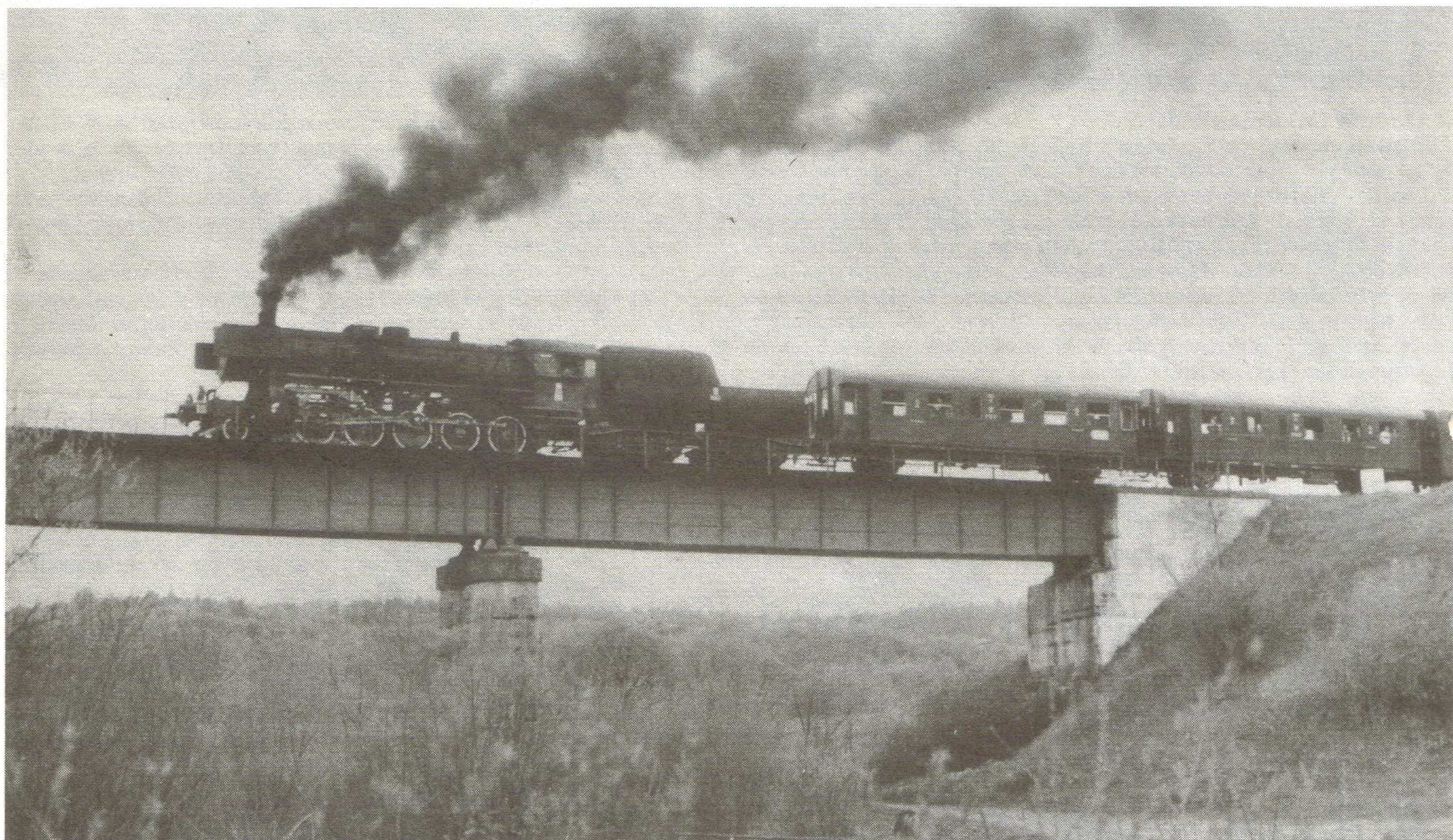
W hucie można było spotkać ostatni czynny parowóz serii Tw53. Nie był już eksploatowany, ale 21 czerwca został rozpalony i ponownie przywrócony na jeden dzień do swej służby.

Na zdjęciu: Tw53-13953 w ostatnimdniu pracy.

fot. **Marek Płóciennik, Ostrów Wlkp.**

Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych





Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych wraz z Południową DOKP organizuje coraz częściej przejazdy pociągami nadzwyczajnymi, prowadzonymi przez parowozy.

Czasami podróże te mają charakter pożegnań, jak przejazd na trasie Przeworsk - Bełżec z parowozem Ol49-65. Odbyła się ona 27 kwietnia i była pożegnaniem trakcji parowej w MD Przeworsk (zdjęcie górne).

Inne podróże odsłaniają przed licznymi przybyszami "z dolin" piękno gór - jak ten przejazd z parowozem Ty2-340 po liniach podbieszczadzkich, zorganizowany 4 maja (zdjęcie dolne). W składzie tego pociągu znalazły się dwa wagony, odbudowane specjalnie z myślą o ich włączaniu do składów "historycznych". Razem z odbudowywanym w ZNTK wPile parowozem OKz32 mogą stanowić bardzo atrakcyjny zestaw.

fot. (x2) Marek Płóciennik, Ostrów Wlkp.

Słów kilka o zamykaniu linii kolejowych i co zrobić z tym fantem

Co jakiś czas przez środowiska miłośników kolei przebiega dreszcz grozy spowodowany zapowiedziami zawieszenia przewozów na pewnych liniach, ich opuszczaniem bądź rozbiórką. Głosy te, z różnych pochodzące źródeł, budzą niepokój, niewiarę w przyszłość programu ochrony zabytków kolei, zwątpienie w sens działania, a nawet apokaliptyczną wizję Polski dwutorowych, zelektryfikowanych i skomplikowanych magistral, gdzie wszystkie boczne "gałęzie" i "gałązki" zostały odrąbane, odrzucone i zapomniane. Poniższe uwagi są próbą pewnego usystematyzowania tego zagadnienia i dość pobieżną prezentacją rozwiązań, które zostały przyjęte w innych krajach wobec bardzo podobnych zjawisk i problemów. Autor oprze się głównie na przykładach amerykańskich, gdyż są one mu najbardziej znane, zaś rezultaty godne uwagi środowisk miłośniczych w Polsce.

Na początku parę faktów, które choć po chwili namysłu oczywiste, nie każdemu jednak zabrzmią miło i przypadną do gustu. Uważam jednak, że trzeba je podać, by – niejako przez paradoks – dojść do optymistycznych wniosków w końcu tych wywodów. Długość sieci kolejowych w USA i Europie osiągnęła swe apogneum w latach 1916–1930. Od tego czasu kurczy się, głównie kosztem linii drugorzędnych, lokalnych i wąskotorowych. Przyczyna jest oczywista: kolej żelazna z monopolisty transportu pasażerów i towarów w XIX wieku stała się jednym z wielu środków transportu dziś; obok samochodu, autobusu, ciężarówki, barki czy samolotu. Wybór należał do pasażera i spedytora. Nie zawsze kolej była, jest i będzie konkurencyjna. PKP podąża jedynie szlakiem, na który inne zarządy wkroczyły już w latach 20–tych i 30 tych. Dlatego zamknięcia nie będą wyrazem a prori złej woli PKP czy dyktatu Banku Światowego, odzwierciedlą jedynie prawa żelaznej logiki i dyscypliny finansowej. Utrzymanie status quo jest niewykonalne. Nie można oczekiwać, by kolej na dłuższą metę finansowała nasze hobby.

Zarządy kolejowe w USA, obserwując nadanie i przyjęcie (w przeszłości też ruch pasażerski) danej linii dochodziły do wniosku, że wydatki związane z utrzymaniem ruchu i robotami nawierzchniowymi przewyższają wpływy generowane przez tę linię tak znacznie, że linia staje się ciężarem. Do wyboru są dwie drogi: sprzedaż/dzierżawa innej kolei (innemu właścicielowi) lub definitywne zamknięcie i rozbiórka. Oba rozwiązania muszą być zgłoszone do INTERSTATE COMMERCE COMMISSION i podbudowane rzetelną dokumentacją i księgowością. "Wydaje mi się", "być może", "kto wie" czy lenistwo jako powód – nie wystarczą. Droga pierwsza – sprzedaży/dzierżawy była do tej pory w Polsce zamknięta. PKP było jedynym zarządem kolejowym (pomijam tu koleje przemysłowe). Jest już dziś do pomyślenia, że szlak kupuje/dzierżawi województwo, gmina, prywatna osoba, firma bądź stowarzyszenie. Ruch "krótkich linii" (Short Lines) ocalił setki mil szlaków w USA, zarabiając już na siebie pod nowymi właścicielami. Dlaczego? Po pierwsze zatrudnienie spada do minimum, po drugie szereg prac jest wykonywane niejako ochotniczo i niebiurokratycznie, po trzecie – obserwacja wymagań rynku jest najlepsza. Podobny ruch przybiera na sile w Niemczech, choć naturalnie w mniejszej niż w USA skali. Zachodzi praktyczne pytanie: w jaki sposób PKP miałyby określać, które linie są zbędne, jak je wyceniać i jak w sposób uporządkowany i zorganizowany przekazywać je nowym użytkownikom? Tu natrafiamy na prawdziwą trudność. Koleje USA tradycyjnie miały swoje działy zakupów (PURCHASING AGENTS) zajmujące się dokupywaniem nowego sprzętu, taboru, materiałów. Po latach nagromadzony majątek okazał się tak wieki, że na równorzędnych prawach utworzono działy sprzedaży (MATERIAL SALES) pozbywające się tego, co kolei już jest nieprzydatne, niepełnowartościowe czy zdekapitalizowane. Komunizm oferował fatamorganę na horyzoncie, gdzie wszystko miało być wspólne, a było niczyje. Nigdy nie stworzył gospodarskiego ujścia dla zbędnych materiałów. W interesie PKP i środowiska miłośniczego leżałoby jak najszybsze tworzenie takich mechanizmów. Tu ukłon w stronę tych Czytelników – sympatyków, którym praca na wyższych stanowiskach umożliwia podjęcie takich działań organizacyjnych.

Punktem zwrotnym wydało mi się zeszłoroczne skromne ogłoszenie prasowe Ośrodka Transportu Leśnego w Białymstoku o sprzedaży/dzierżawie dwóch kolejek leśnych: w Płocicznie i Czarnej Białostockiej. Ogłoszenie to, rewolucyjne w warunkach polskich, wywołało już znaczne zainteresowanie w... Wielkiej Brytanii. W podobny sposób PKP może informować o swych planach sprzedaży/dzierżawy linii. Nie lekceważyłbym zainteresowania zagranicznego: Szwedzi, Niemcy, Anglicy i Austriacy w przeszłości mocno interesowali się wąskotorówkami. Ogłoszenia w ich prasie hobbystycznej byłyby niezbędne, a wiedza pracowników PKP pomocna w formułowaniu warunków przetargu powinna uśmierzyć niepokój "wykupienia Polski przez obcych". Klauzula uniemożliwiająca np. wywóz lokomotyw, taboru, czy zabytkowych elementów byłaby wystarczającym zabezpieczeniem.

Załóżmy jednak, że mimo najlepszych chęci PKP, lokalnych samorządów i środowisk miłośniczych danej linii nie udaje się sprzedać/wydzierżawić ani swoim, ani obcym. Nie pomaga szerokie ogłaszanie w kraju i za granicą, jasno i zachęcająco sformułowane warunki oferty ani cena wynosząca przysłowiową symboliczną złotówkę. Linia musi być rozebrana. Na genialne w swej prostocie i taniości rozwiązanie wpadli Amerykanie niespełna 10 lat temu. Po zerwaniu szyn i podkładów przez kolej, demontażu urządzeń ZRK, trasa zmienia się w szlak... turystyczny. Koszta wyrównania podsypki, oznakowania dla turystów (zawsze przypominającego o kolejowej przeszłości!), okresowego przycinania drzew i krzewów oraz konserwacji odwodnienia nie są wyższe niż każdego innego przeciętnego szlaku turystycznego. Była linia kolejowa staje się wąziutkim, lecz długim parkiem publicznym. Nie wolno go zaorywać, na nim budować czy zniekształcać. W lecie służy piechurom, biegaczom, rowerzystom, jeźdźcom, w zimie narciarzom. Nie mają nań wstępu auta czy motocykle.

Ruchowi przekształcania linii kolejowych w szlaki turystyczne przewodzi w USA założona w 1985 roku organizacja o nazwie RAILS–TO–TRAILS CONSERVANCY. Skupia 68 tys. członków i przyczyniła się do konwersji 284 odcinków kolejowych w szlaki o łącznej długości sięgającej już 3245 mil w 35 stanach. Najkrótszy szlak mierzy zaledwie 1/10 mili, najdłuższy – 145 mil. W długości zaadoptowanych szlaków przoduje stan Wisconsin z 554 milami, zaś Michigan ma ich 369. Kaliformia ma takich szlaków 29, zaś Pensylwania i Wisconsin po 28. Członkami organizacji jest szereg wpływowych osób, między innymi prezes kolei Union Pacific – p. Drew Lewis – który uważa tę działalność za niezwykle pożyteczną. W podobnym ruchu w Polsce znaleźć swe miejsce mogłoby także PTTK. Jego poprzednik – Towarzystwo Tatrzańskie – skupiało przecież dawnymi laty najwybitniejsze osobistości polityczne i kulturalne Krakowa i Polski.

Na zakończenie – optymistyczne wnioski, choć na "happy–end" trzeba jeszcze poczekać. PKP wciąż ma ogromną ilość bocznych linii i wąskotorówek. Niektóre niemal cudem dotrwały do dnia dzisiejszego. Jest więc substancja, którą można ratować. Choć wiele linii, często zasłużonych dla historii kolejnictwa, ciekawych inżyniersko czy krajobrazowo przestanie prowadzić ruch, jest jeszcze czas na wspólne wytypowanie przez PKP i środowiska miłośnicze tych szlaków, które mogą być zachowane pod nowym właścicielem, a które przemienione być mogą w turystyczne nitki. Zegar historii wskazuje jednak za pięć dwunastą.

Piotr Kumelowski

Nowy Jork

Ol49 jeszcze "pod parą"

Parowozy, którym poświęcamy niniejsze strony, zyskały wśród miłośników kolei z całej Europy znaczną popularność. Odwiedzający nasze ostatnie parowozownie w ich stronę najczęściej kierują obiektywy swoich kamer, a ich zdjęcia zdobią numery wielu zachodnich czasopism poświęconych kolejnictwu. Owa popularność – to zasługa niezwykle łaskawego potraktowania przez los, który dziwnym splotem okoliczności pozwala do dziś pracować "pełną parą" 40–letnim maszynom. Ich pracowita służba, nie tracąca nic ze swej rangi należnej parowozom pasażerskim, zamyka też – chyba już ostatecznie – obecność najstarszej trakcji na kolejach kontynentu.

Powstała dokładnie 40 lat temu konstrukcja otwierała nowy etap budowy parowozów dla Polskich Kolei Państwowych. Lokomotywy serii Ol49 produkowano już nie z myślą o uzupełnieniu ilostanu parowozów, ale o jego modernizacji. Miały bowiem zastąpić w obsłudze pociągów osobowych starsze typy lokomotyw, szczególnie Ok1 i Ok22.

Pochodzące z lat 1907–1923 parowozy serii Ok1 i Ok22 stanowiły po ostatniej wojnie podstawę trakcji pasażerskiej PKP. W 1950 roku 386 maszyn Ok1 i 57 Ok22 zapewniało obsługę niemal całego miejscowego ruchu osobowego na głównych trasach, a także licznych pociągów dalekobieżnych i pospiesznych. Na niektórych liniach lokalnych prowadziły też składy osobowe i mieszane. Parowozy te w sposób zadowalający wywiązywały się z tych zadań, jednak ograniczona moc nie pozwalała na prowadzenie dłuższych, a więc cięższych składów, zaś wiek – zwłaszcza maszyn Ok1 – nakazywał myśleć o następcy.

Produkowane przez Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie parowozy Ol49, przy zachowaniu niezmienionych niektórych parametrów eksploatacyjnych (prędkość konstrukcyjna, ciężar napędny) miały o wiele bardziej wydajny kocioł i były nowocześniej skonstruowane. Skorzystano tu z doświadczeń zdobytych podczas produkcji i eksploatacji lokomotyw Pt47, Ty45 i Ty246. Zastosowane rozwiązania ułatwiały w istotny sposób pracę drużyny parowozowej, jednak w ich opinii pod względem niezawodności maszyny Ol49 ustępowały starszym Ok1.

Tabela 1

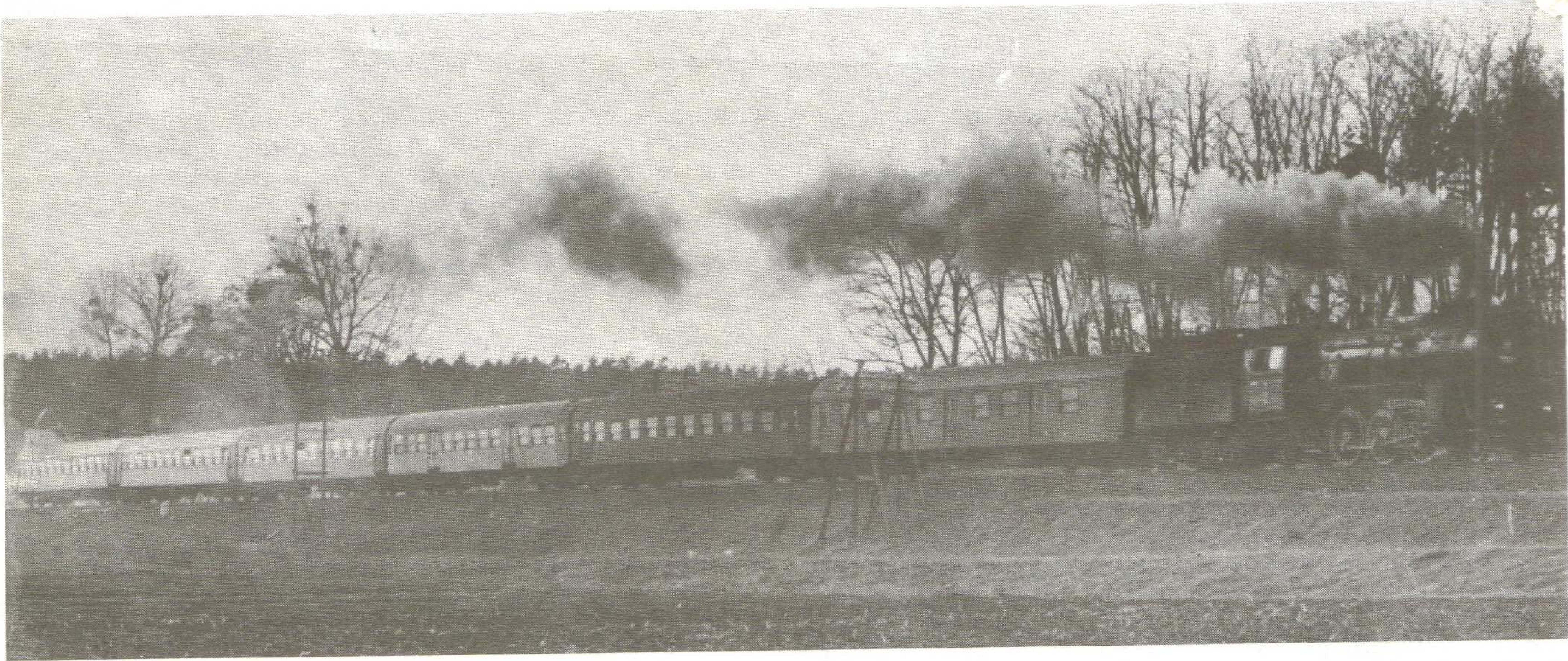
Osiągi trakcyjne parowozów Ol49 w porównaniu do innych lokomotyw pasażerskich PKP

wzniesienie [‰]	-	5	10	20
prędkość [km/h]	100	70	50	30
Seria	masa wagonów [t]			
Ol49	400	460	415	320
Ok11	295	315	280	240
SP42	-	140	150	150
SP32*	170	230	280	290
SP45	400	400	380	430

** z wyłączonym ogrzewaniem*

Parowozy, które spotykamy obecnie na szlakach PKP, znacznie odbiegają wyglądem od tego, jaki miały opuszczając bramy zakładów. Zmieniono między innymi inżektory i rozmieszczenie zaworów zasilających. Zamontowano nowego typu reflektory, wraz z trzecim na drzwiach dymnicy, instalację SHP, lemieszowe odgarniacze z przodu parowozu. Tendry otrzymały łożyska toczne lub wręcz nowe wózki typu 2XT (stosowane w wagonach towarowych). Kształtne, tłoczone drzwi dymnicy zastępowano w ZNTK płaskimi. Od wielu lat parowozy Ol49 malowane są w całości na czarno, natomiast drużyny na własną rękę przyozdabiają swoje lokomotywy – nie zawsze zresztą z wyczuciem estetyki.

Seria Ol49 znalazła się w inwentarzu wszystkich dyrekcji okręgowych PKP. W latach 1951–52 otrzymały ją pa-



W zastępstwie za Pt47 "oelki" z Krzyża obsługiwały jedną parę pociągów do Kostrzyna z rozkładową prędkością 90 km/h. Ol49-60 - Strzelce Krajeńskie, 14 kwietnia 1987 r.

rowozownie DOKP Łódź (Kutno, Częstochowa, Ostrów, Łódź Kaliska), Kraków i Gdańsk. W 1953 roku nowe parowozy kierowano także do DOKP Warszawa, Lublin, Katowice i Poznań, w roku następnym do dyrekcji wrocławskiej i szczecińskiej. Dopiero 5 lat później Ol49 pojawiły się w Olsztynie, gdzie począwszy od 1965 roku przystosowano je do opalania mazutem. Dwanaście olsztyńskich Ol49 było zresztą jedynymi parowozami pasażerskimi PKP, które przystosowano do tego sposobu opalania.

Tabela 2

Stacjonowanie parowozów Ol49 w latach 1980-1990 (stan na dzień 1 stycznia danego roku)

Parowozownia	1980	1982	1984	1986	1988	1990
Białystok	5	-	-	-	-	-
Sierpc	14	15	17	15	16	15
Ełk	13	13	9	10	10	9
Suwałki	5	7	5	5	-	-
Ostrołęka	4	2	-	-	-	-
Przeworsk	12	12	12	12	12	16
Toruń	4	-	-	-	-	-
Chojnice	-	2	4	-	-	-
Olsztyn	-	-	-	4	-	-
Gniezno	-	-	4*	5*	3*	-
Piła	9*	8*	3	2	2	-
Krzyż	3	4	4	4	4	3
Jarocin	6	8	9	10	8	7
Leszno	8	7	7	4	-	-
Wolsztyn	12	15	15	15	17	12
Żagań	10	10	10	9	9	10
Ogółem:	105	103	99	95	81	72

**Łącznie z MDp Wągrowiec*

Maszyny serii Ol49 pracowały bardzo intensywnie, niejednokrotnie przy większym obciążeniu niż zakładała norma. Objawiało się to przyspieszonym zużyciem elementów podwozia i kotła, a przyczyniał się do tego stanu rzeczy brak odpowiedniej ilości ciężkich parowozów pasażerskich i nie zawsze właściwie ułożone plany pracy lokomotyw. Wytężona służba przynosiła niekiedy tragiczne zdarzenia. W grudniowy wieczór 1957 roku, nieopodal Katowic, dalekobieżny pociąg nr 6311 prowadzony kłodzką Ol49–94 z pełną szybkością najechał na skład wagonów towarowych. W wypadku zginęła drużyna parowozowa, były też ofiary wśród podróżnych, a parowóz zakwalifikowano do kasacji. W podobnych okolicznościach zakończyło pracę kilka innych maszyn: również kłodzka Ol49–30, toruńska Ol49–101 i Ol49–62 z MD Sierpc wykolejona na podmytym nasypie koło Płocka podczas powodzi zimą 1981 roku.

Dni dzisiejsze "oelek" różnią się znacznie od tych sprzed lat. Wprawdzie w 1990 roku miesięczne ich przebiegi nieraz przekraczały 9000 km, ale często też zatrudniano je przy pociągach, które nie wymagały tak silnej lokomotywy. Jednowagonowe "składy" mogliśmy oglądać np. w relacjach Koźmin – Gostyń czy Żagań – Lubsko. Jednak na wielu trasach (Toruń – Nasielsk, Przeworsk – Bełżec, Ełk – Suwałki) osiągany czas przejazdu i obciążenie niewiele ustępowały tym sprzed dziesięcioleci. Tak czy inaczej, regułą pozostało zatrudnianie "oelek" wyłącznie w ruchu osobowym, do którego zostały przeznaczone. Inaczej przedstawiała się sytuacja parowozów Ok1 czy choćby Pt47, wykorzystywanych pod koniec eksploatacji do pociągów gospodarczych czy pracy manewrowej.

Zimą 1990/91 parowozy serii Ol49 pracowały jeszcze w siedmiu lokomotywowniach. Latem, gdy nie ma potrzeby ogrzewania wagonów, większość z nich zostaje odstawiona do zapasu, a ich miejsce zajmują lokomotywy spalinowe. Wykonywane do niedawna przez ZNTK w Pile naprawy główne umożliwiają jednak pracę niektórym maszynom przynajmniej do 1995 roku, a więc do roku obchodów 150–lecia polskich kolei. Fakt to nie bez znaczenia, tym bardziej że przez najbliższe lata "oelki" mają zapewnić obsługę większości rozkładowych pociągów w parowozowni–skansenie w Wolsztynie.

Paweł Terczyński

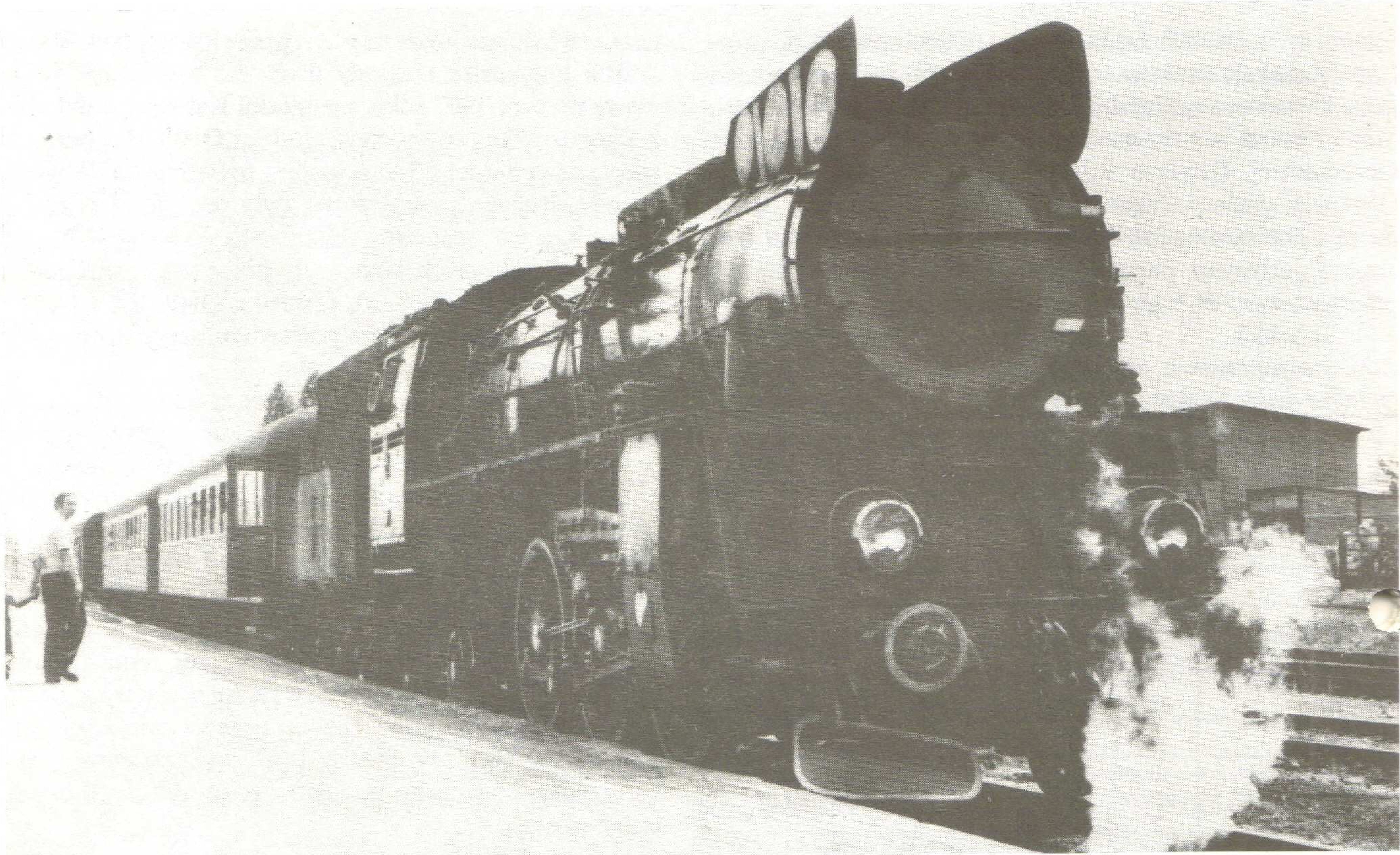
Kraków

Tabela 3

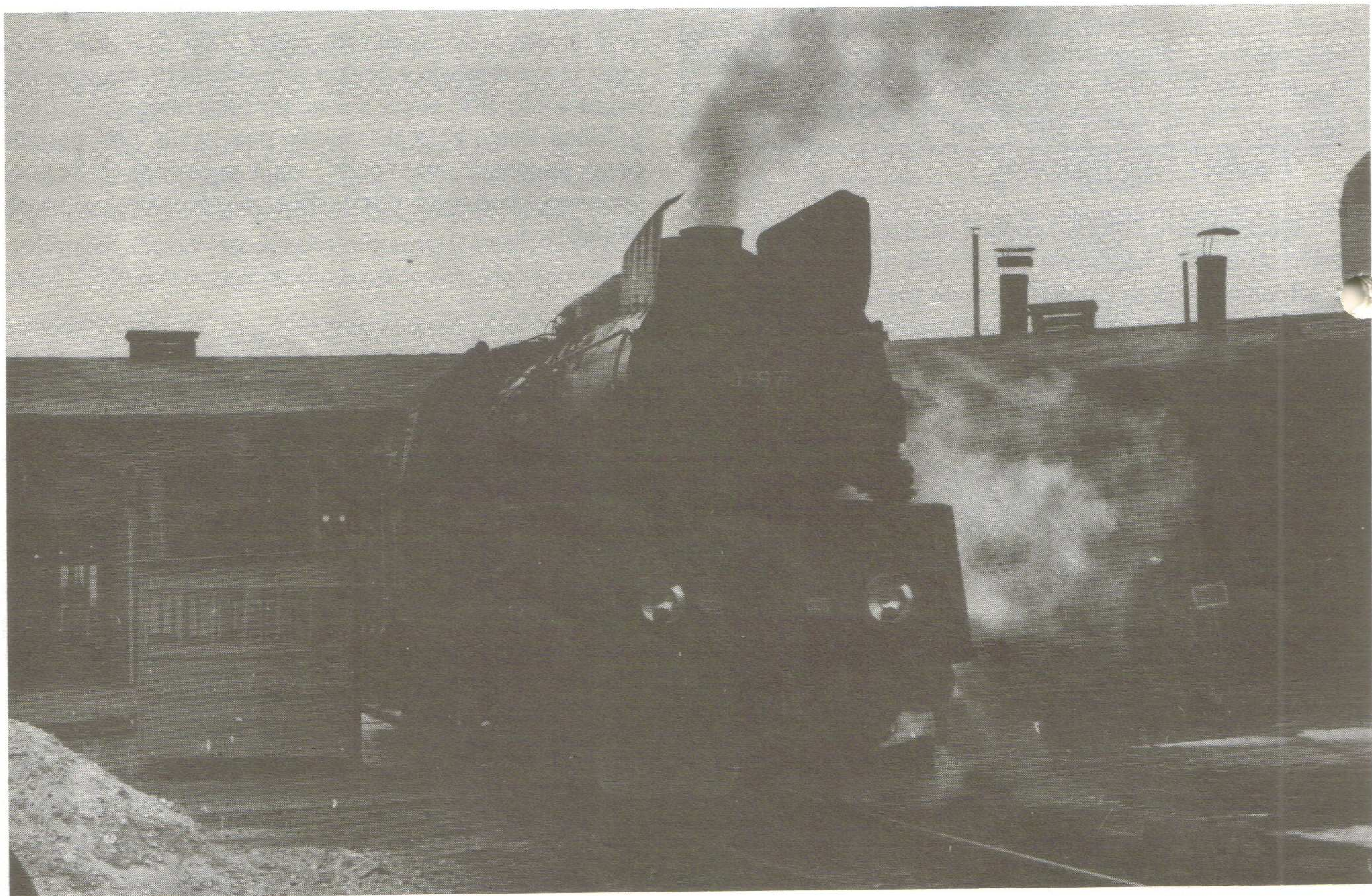
Parowozy Ol49 zimą 1990/91

Parowozownia	Numery parowozów	Zatrudnienie turnusowe	Odcinki obsługi trakcyjnej
Ełk	4, 9, 15, 18, 27, 29, 38, 61, 80, 102	5	Ełk - Gołdap/Suwałki, Ełk - Szczytno, Ełk -Mrągowo
Jarocin	1, 17, 26, 77, 90, 95	3	Jarocin - Leszno
Krzyż	60, 99	-[1]	Krzyż - Człopa
Przeworsk	12, 24, 37, 44, 46, 56, 65, 66, 74, 87, 96, 100, 103, 108	5[2]	Przeworsk - Bełżec
Sierpc	3, 21, 50, 57, 64, 71, 78, 79, 84, 85, 93, 107, 111	3[3]	Sierpc - Toruń
Wolsztyn	2, 6, 14, 22, 23, 54, 59, 69, 70, 81, 105	5[4]	Wolsztyn - Nowe Miasteczko, Wolsztyn - Sulechów, Wolsztyn - Grodzisk -Opalenica, Leszno - Zbąszynek
Żagań	7, 32, 36, 49, 63, 68, 75, 104, 109	3	Żagań - Forst, Żagań - Lubsko

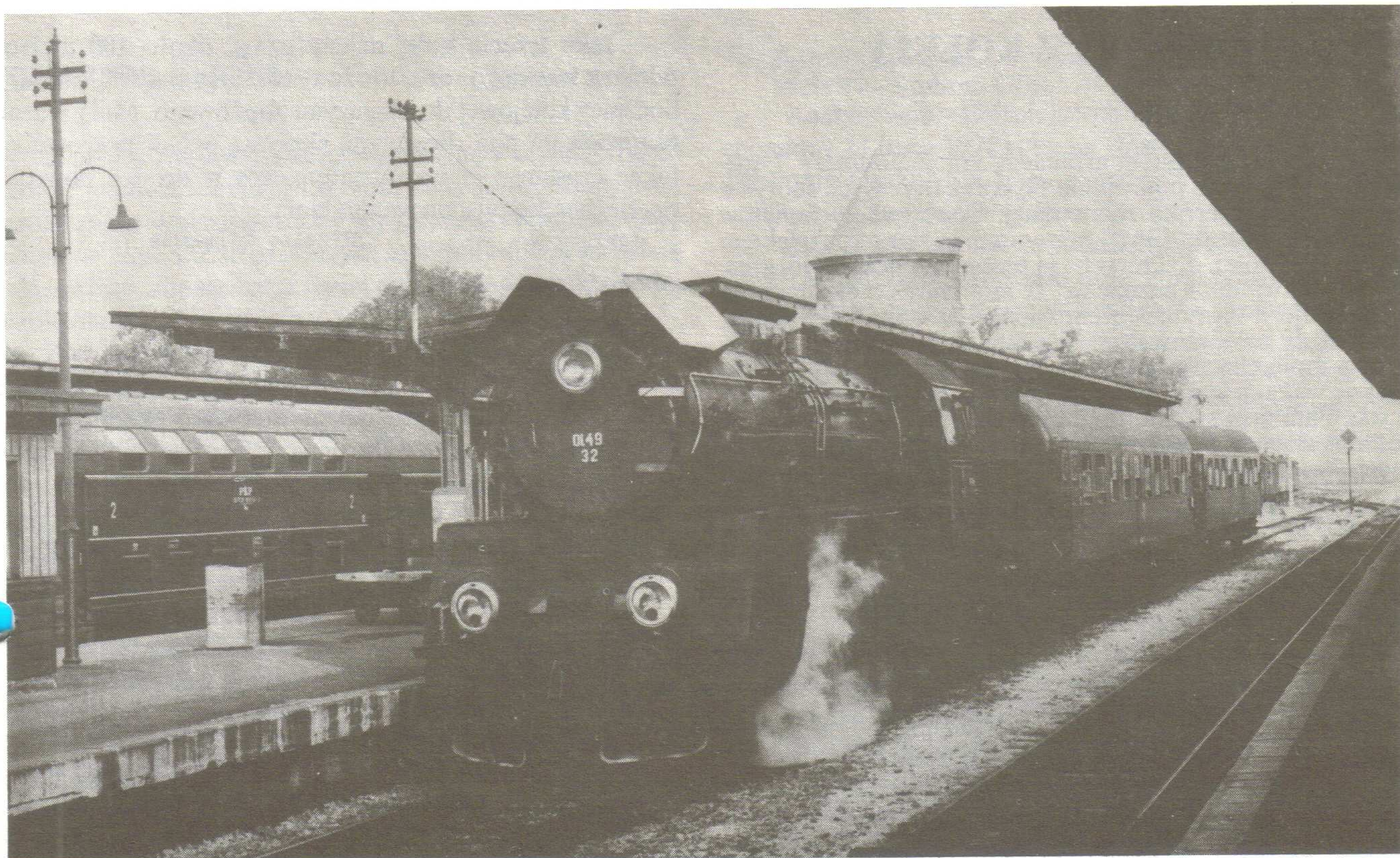
1) *w zastępstwie za SP32*
2) *od XII 1990 - planowo SP42*
3) *w trakcie przejścia na SP45 (na początku sezonu 8 parowozów także na odcinkach: Sierpc - Nasielsk i Sierpc - Brodnica*
4) *wspólny turnus dla 4 Ol49 i 1 Pt47*



Parowóz Ol49-108 z MD Piła z pociągiem lokalnym do Chodzieży.
19 lipca 1982 r.



W parowozowni pomocniczej w Wągrowcu stacjonowały 4 "oelki" - Ol49-70 wyjeżdża do planowego pociągu do Szubina.
6 sierpnia 1987 r.



Parowóz Ol49-32 przy peronie stacji Żagań.
6 sierpień 1987 r.
fot. (x3) Paweł Terczyński, Kraków



Pociąg relacji Leszno - Jarocin, prowadzony parowozem Ol49-17; Piaski Wielkopolskie.
30 kwietnia 1989 r.
fot. Zbigniew Sułkowski, Limanowa

MOJE SPOTKANIA Z KOLEJĄ

Z zainteresowaniem gromadzę kolejne numery "Parowozika" i obserwuję pojawianie się coraz to nowych rubryk o temacie kolei, szeroko rozumianej. Wśród wielu tematów pojawiły się ostatnio (3/90) wspomnienia starszych wiekiem sympatyków kolei, do których i ja pragnę dołączyć swój głos. Chciałbym tu jednak zaznaczyć, że mój zakres zainteresowań to tramwaje, i im pozostałem wierny do dnia dzisiejszego, czego nigdy nie żałowałem. Spotkania z koleją natomiast, miały u mnie charakter specyficzny i sezonowy, mianowicie w czasie wakacji letnich spędzanych wielokrotnie u dziadków na wsi. Pamięcią sięgam do lat pięćdziesiątych i początków sześćdziesiątych, a więc do czasów nie tak odległych, a jest to już 30 lat i więcej i dla wielu czytelników "Parowozika" stanowią one już historię.

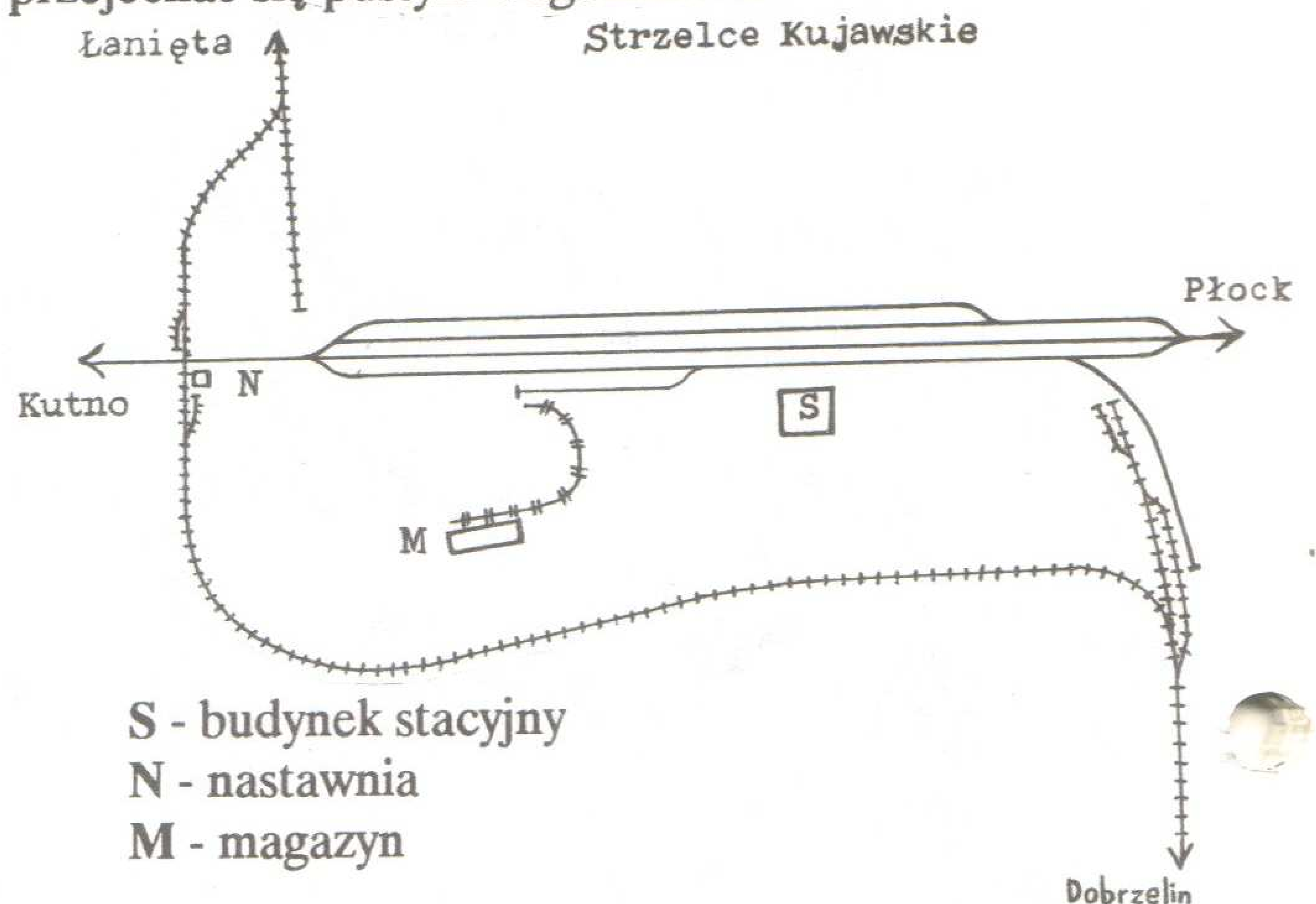
Wszystko, co widziałem i przeżywałem miało miejsce na małej stacyjce w centralnej Polsce, na linii Kutno – Płock, w Strzelcach Kujawskich. Strzelce Kuj. – dosłownie taki napis (dziś zamalowany) widoczny z daleka, figurował na kremowym budynku stacyjnym. Niedaleko stacji był dom kolejowy, położony blisko toru. Wystarczyło wyjść na schody, a czyniłem to każdorazowo gdy jechał pociąg, aby zobaczyć parowóz i wagony. Stacyjka była mała, ruch niewielki z kilkoma parami pociągów na dobę, trochę towarowych, a jednak działo się wiele. W tym miejscu były aż trzy rodzaje kolei, a istnienia dwóch z nich próżno by szukać na zwykłych mapach. Najpierw więc PKP – linia jednotorowa, zbudowana na nasypie, po którym jechały pociągi osobowe do Płocka, Sierpca, Brodnicy, a raz dziennie pociąg relacji Łódź – Gdynia, nawet z wagonem sypialnym. Dziś, młodsi wiekiem, mogą mi tylko pozazdrościć oglądania tylu parowozów i wagonów, będących w ruchu. Cóż za rozmaitość nawet na tak mało uczęszczanym szlaku. Wśród licznych typów, które dopiero później zacząłem rejestrować, często zjawiał się mój ulubiony parowóz, różniący się sylwetką od pozostałych – Tr203. Jeśli długo stał pociąg towarowy, oczekując na wolną drogę do Kutna, kręciłem się koło parowozu, aż obsługa pozwoliła mi wejść do budki maszynisty Ty2 lub Ty23. Wagonów pasażerskich też widziałem wiele, różnych i dawnych konstrukcji, jeszcze trzyosiowych, praktycznie każdy inny o oznaczeniach: Abi, Aby, Abry, Ay, Az, Bi, Biy, Bry, itp.

Jeszcze większą atrakcją była towarowa kolejka wąskotorowa linii Dobrzelin – Łanięta, przecinająca tor PKP przy starej nastawni. W zasadzie największy ruch panował tu na jesieni, w czasie trwania kampanii cukrowniczej, ale i w lecie, nieregularnie, pojawiały się pociągi zapowiadające swój przyjazd cienkim, ostrym gwizdem. Wówczas biegłem co sił w nogach i nie raz udawało mi się dogonić pociąg i wskoczyć do ostatniego wagonika. Próbowałem tę kolejkę jakoś dokumentować. Może więc dziś komuś przydadzą się te strzępy informacji, to np. że parowoziki ciągnęły 6 – 12 wagonów 4–osiowych – jeden z nich miał tabliczkę z napisem w języku niemieckim i datą 1915. Wszystkie były jednakowe o oznaczeniu Wxh i numeracji 003 – 364. Nie znam konstrukcji parowozów, ale przepisałem oznaczenia trzech z nich:

$\frac{10}{2864}$, $\frac{15}{4625}$, $\frac{19}{3512}$.

Jeszcze inny miał rok prod. 1952. Nie wiem też, kiedy kolejkę zlikwidowano, ale w 1970 r. tory były już rozebrane.

Jako trzecią kolej należy uznać około 100 metrowy odcinek wąskiego toru, ułożony tuż przy naszym domu, od bocznicy kolejowej do magazynu zbożowego. Mały wózek z osadzoną na nim drewnianą skrzynią pchali pracownicy – także czasem z moim udziałem, aby w drodze powrotnej przejechać się pustym wagonikiem.



Tak więc wakacje mijały wśród tych trzech kolei, a dziadek kolejarz ułatwiał mi kontakty i przebywanie w nastawni, gdzie już miewałem konkretne zajęcie przy czyszczeniu i zapalaniu lamp naftowych, które następnie wciągałem na semafory. W takiej sytuacji powrót z wakacji bywał smutny i chociaż w mieście szybko się pocieszałem tramwajami, to jednak gdzieś w świadomości koleje były i są obecne.

Julian Dąbrowski

Warszawa

Dokończenie "wywiadu" ze str. 1

4–ro kilometrowy odcinek Boniewo – Jerzmanowo linii Przystronie – Brześć będzie udostępniany do przejazdu pociągów (praktycznie tylko gospodarczych) kolei krośniewickiej.

A jaka jest przyszłość naszych kolejek?

Według informacji z dnia dzisiejszego niezagrożony jest tylko ruch towarowy na linii Opatówek – Turek (kolej kaliska). Odcinek Kalisz – Borków prawdopodobnie ulegnie fizycznej likwidacji. Możliwe, że odcinek Żelazków – Borków – Rusów zostanie przejęty przez Cukrownię Zbiersk. W przeciwnym wypadku on także zostanie zlikwidowany. Natomiast o pozostałych kolejkach można powiedzieć tylko tyle, że do końca roku prawdopodobnie będą istnieć. Co dalej – dziś nie wiadomo.

Czy decyzje o zamknięciu ruchu są wydawane w Dyrekcji Zachodniej?

Nie. Decyzje te są podejmowane w Dyrekcji Generalnej PKP i nie zawsze wydają się trafne.

Życzę więc kolejom dojazdowym, aby globalne interesy przedsiębiorstwa PKP nie przesłaniały ich usługowej roli wobec społeczności lokalnych i aby tam gdzie są one ciągle jeszcze nie do zastąpienia przez inne środki transportu mogły dalej funkcjonować. Dziękuję za rozmowę.

Wywiad przeprowadzono 15 października, w przededniu rozpoczęcia druku.

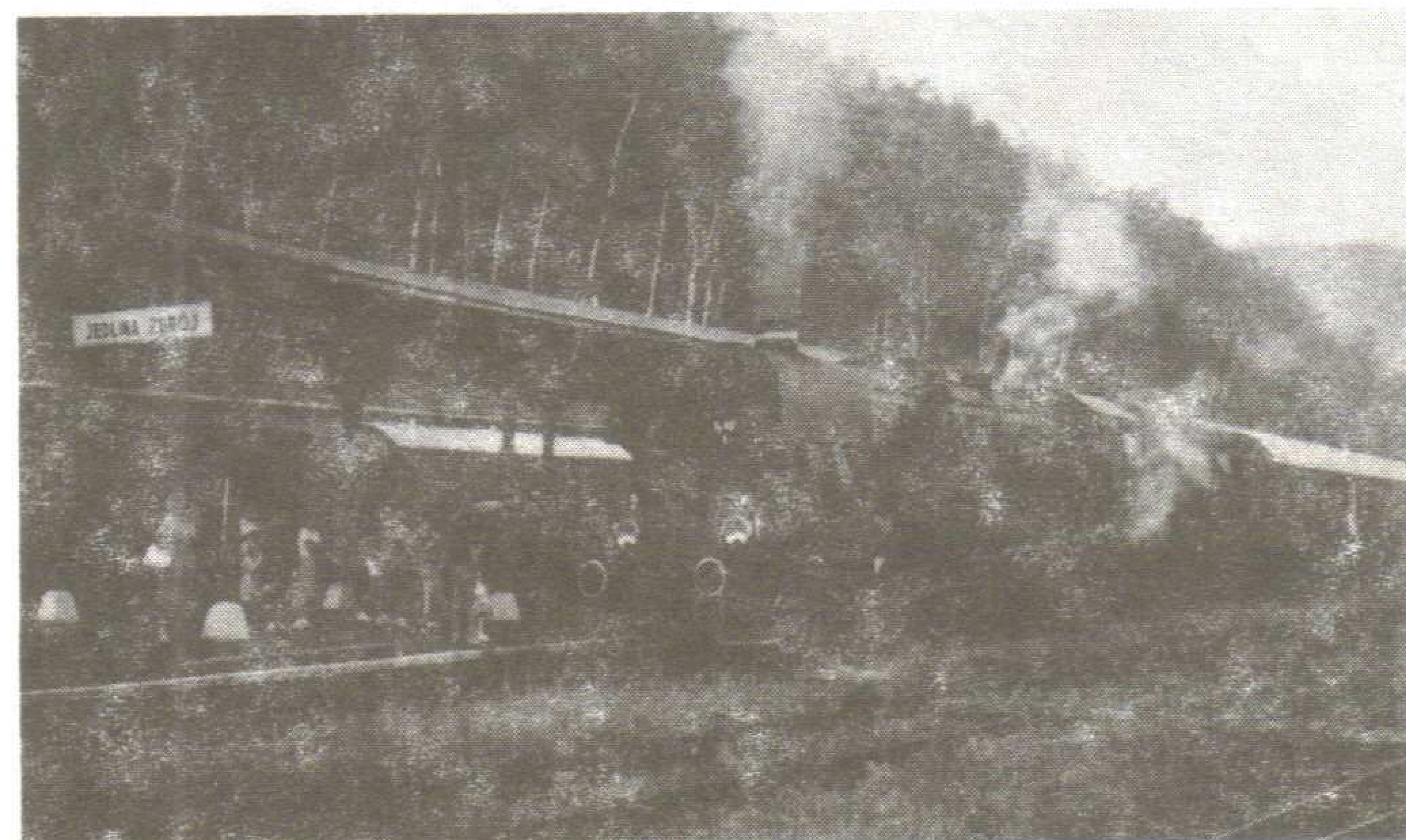
Jaworzyna Śląska

Z projektowanych czterech skansenów czynnej trakcji parowej w chwili obecnej tak naprawdę funkcjonują dwa: szeroko znany Wolsztyn i zdobywająca coraz większą renomę Jaworzyna Śląska. Załogi obu tych lokomotywowni wkładają wiele wysiłku, aby się coraz lepiej prezentować w codziennej służbie oraz licznym gościom.

Z dwóch pozostałych: o Ełku niewiele słychać, natomiast Kłodzko (mimo że oprócz "tekatek" dysponuje dwoma maszynami Pt47 wyremontowanymi specjalnie dla celów skansenu) nie prowadzi ruchu planowego trakcją parową. Parowozy są tam rozpalane tylko okazjonalnie, na specjalne zamówienie.

Dzisiaj przedstawiamy dwa znaczące wydarzenia z życia skansenu w Jaworzynie: pierwszy pociąg historyczny i jedną z imprez tegorocznych.

Miesiąc maj 1990 roku być może stanie się początkiem regularnych kursów pociągów historyczno–turystycznych na Dolnym Śląsku. Inauguracyjna jazda odbyła się dnia 1 maja 1990 roku na trasie: **Jaworzyna Śląska – Strzegom – Roztoka – Marciszów.**

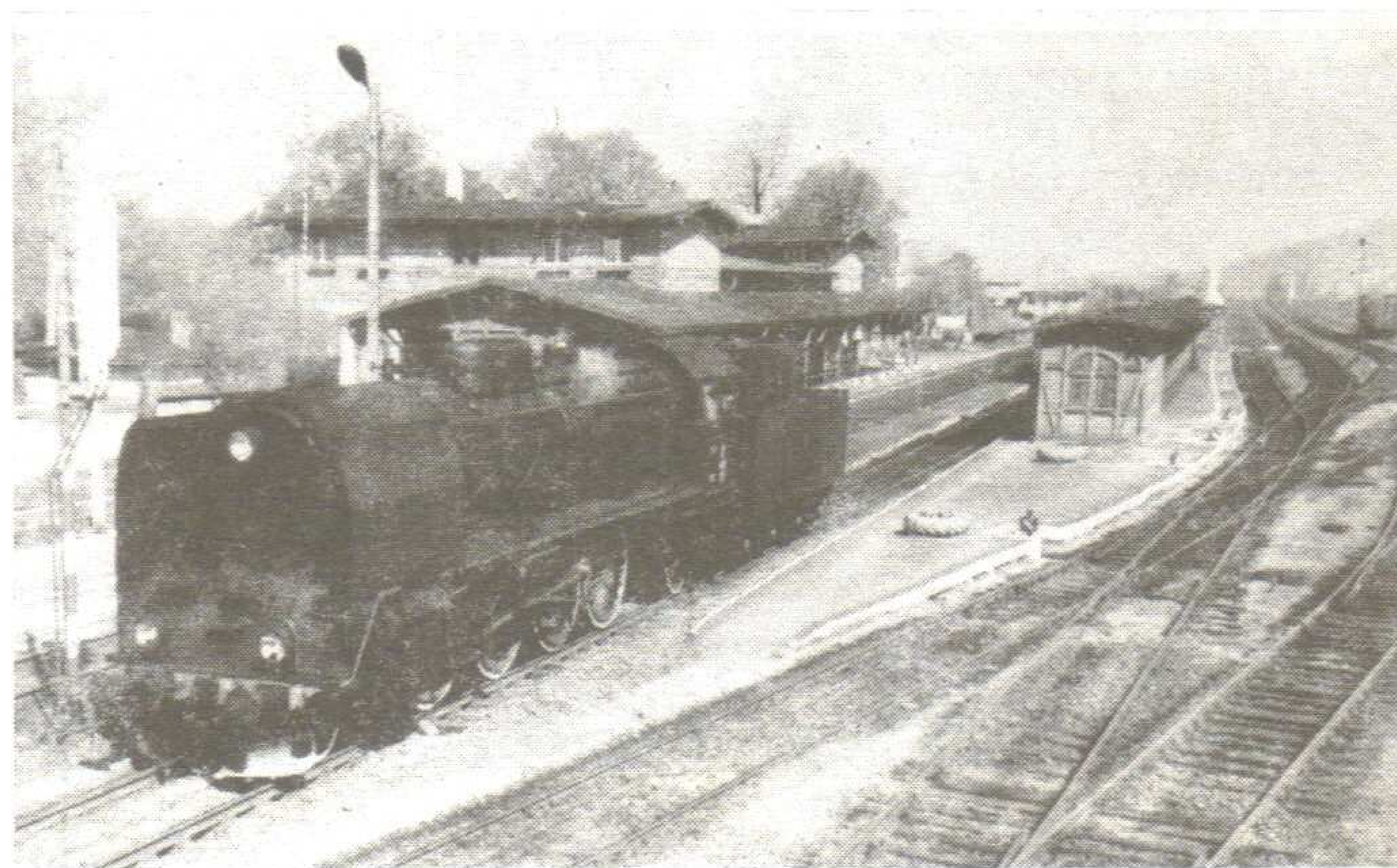


Pt47-112 - manewry na stacji Strzegom.
1 maja 1990 r.
fot. Marek Płóciennik, Ostrów Wlkp.

Następne, bliźniacze kursy odbyły się w dniach wolnych od pracy, tj. 5 i 6 maja. Przydzielony do tego celu parowóz Pt47–112 z Kłodzka wzbudzał ogólne zainteresowanie. Najmłodsi mieli okazję zapoznać się z tajnikami pracy drużyny trakcyjnej i budowy parowozu. Aspiracją miłośników kolei z Jaworzyny na przyszłość jest uruchomienie pociągu retro. Proponowano kilka tras o szczególnych walorach krajobrazowych, między innymi:

- Jaworzyna Śląska – Świdnica Miasto – Zagórze Śl. – Jedlina Zdrój – Wałbrzych,
- Jaworzyna Śląska – Stregom Miasto – Bolków – Marciszów – Wałbrzych Gł. – Świebodzice – Jaworzyna Śląska,
- Jaworzyna Śląska – Świdnica Miasto – Dzierżoniów – Piława Górna – Niemcza – Kobierzyce – Sobótka – Świdnica Miasto Jaworzyna Śląska (pętla),
- Jaworzyna Śląska – Świdnica Miasto – Dzierżoniów – Ząbkowice Śl. – Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok (i z powrotem) wraz z wariantem z Ząbkowic przez Ciepłowody do Henrykowa (i z powrotem),
- Jaworzyna Śląska – Świdnica Miasto – Dzierżoniów – Bielawa – Srebrna Góra.

Kontynuacją wcześniejszych działań był pociąg uruchomiony 13 lipca 1991 roku na trasie Wrocław – Żarów – Jaworzyna Śląska – Świdnica – Świdnica Kraszowice – Zagórze Śląskie – Jugowice – Jedlina Zdrój. Na odcinku Wrocław – Jaworzyna pociąg był prowadzony lokomotywą elektryczną. Dopiero tam do składu dołączono parowóz Ty42–1 i wyruszono w dalszą drogę. W Świdnicy Kraszowice przewidziano zatrzymanie pociągu dla fotoamatorów, natomiast w Zagórzu był planowy 3– godzinny postój. W tym czasie część podróżnych udała się do zamku Grodno. Po postoju pociąg dotarł do Jedliny. Tam kolejny postój – w tym czasie lokomotywa luzem pojechała do Wałbrzycha Głównego, gdzie ją obrócono i oporządzono. Po dotarciu lokomotywy do Jedliny, pociąg ruszył w drogę powrotną.



Pociąg turystyczny z parowozem Ty42-1 na stacji Jedlina-Zdrój.
13 lipca 1991 r.
fot. Leszek Kumor, Wrocław

Impreza miała charakter promocyjny. Miała zachęcić biura podróży do wynajmowania pociągów prowadzonych przez parowozy. Jej owocem była prawdopodobnie zaplanowana na połowę września wielka podróż na trasie Görlitz – Jelenia Góra – Szklarska Poręba + Karpacz, dalej przez Wałbrzych i Kłodzko do Kudowy, po czym powrót do Görlitz. Planowano zaangażowanie do prowadzenia pociągu nadzwyczajnego lokomotyw: Ol49, TKt48, Pt47 oraz Ty42.

Grupa inicjatywna z Jaworzyny Śląskiej, z jej liderem Zbigniewem Ławrynowiczem systematycznie stara się kontynuować i rozwijać działalność. W przyszłości są plany utworzenia w jaworzyńskiej parowozowni ekspozycji "zimnych" parowozów. Pierwszą partię lokomotyw wyekspediowano już z Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Na razie ten nietypowy transport "utknął" w Skierniewicach. Po renowacji staną się one dodatkową atrakcją. Wypada życzyć kolegom z Jaworzyny Śląskiej dużo szczęścia, zapału i osiągnięcia zamierzonego celu.

A może warto pomyśleć o pięknie Wielkopolski i oprócz Wolsztyna i okolic zachować jakąś atrakcyjną linię? Mamy przecież wiele lokalnych tras, które w krótce mogą ulec rozbiórce!

Na podstawie informacji **Marka Płóciennika** i **Leszka Kumora** opracował: MALMAR

Damasławek

część I

Damasławek jest stacją węzłową typu krzyżowego, leżącą w km 198,936 linii Oleśnica – Chojnice oraz w km 55,251 linii Inowrocław – Drawski Młyn.

Stacja powstała w wyniku przedłużenia wcześniej zbudowanej linii Towarzystwa Górnośląskiego z Oleśnicy do Gniezna w kierunku Chojnic. Odcinek Gniezno – Nakło nad Notecią otwarto dla ruchu 1 listopada 1887 roku. Nie minął rok, a Damasławek stał się stacją węzłową. 1 czerwca 1888 roku oddano do użytku linię z Wągrowca do Inowrocławia. Obydwie, krzyżujące się na stacji linie wybudowano jako linie znaczenia miejscowego – jednotorowe.

Obsługa trakcyjna na linii Gniezno – Nakło należy do lokomotywowni w Gnieźnie.

Ruch na linii Inowrocław – Krzyż prowadziły lokomotywy z Krzyża i Wągrowca. Dziś obsługę zapewniają MD Krzyż i MD Inowrocław.

W latach 50–tych ruch osobowy z Gniezna do Nakła obsługiwały parowozy OKi2 oraz Pd4. Ruch towarowy prowadziły maszyny Ty1. Około roku 1956 ruch osobowy przejęły parowozy Ok1. W latach 60–tych na linii tej parowozy Ty1 zastąpiono maszynami Ty5 i Ty2.

Ruch na drugiej linii przechodzącej przez stację obsługiwały parowozy Pd5, później Ok1 oraz Ty1 i Tw1 z MD Wągrowiec, a także Oi2 z Inowrocławia (jeden pociąg).

Przed wojną na stacji stacjonował parowóz serii TKi3, który prowadził manewry na stacji oraz obsługiwał pobliskie stacje.

Załączony poniżej rysunek przedstawia plan schematyczny stacji z okresu międzywojennego. Jest to typowy przykład stacji krzyżowej o układzie kierunkowym byłych Pruskich Kolei Państwowych (KPEV). Jak można zauważyć, większość torów jest jednokierunkowa (semafor na jednym końcu), a wjazd na nie jest możliwy tylko ze ściśle określonego kierunku – ale za to z największą dozwoloną prędkością (po wszystkich rozjazdach na wprost). Wyjazd natomiast odbywa się zawsze z prędkością zmniejszoną do 40 km/h. Drogi zwrotnicowe oparte są na podwójnych rozjazdach krzyżowych.

Tor nr 1 służył do przyjmowania pociągów z Gniezna do Nakła, a tor nr 2 – pociągów relacji Krzyż – Inowrocław. Tak więc z peronu pierwszego pociągi odjeżdżały w kierunku Kcyni i Żnina. Tor nr 4 służył pociągom z Inowrocławia do Krzyża, a tor nr 6 – z Nakła do Gniezna. Z peronu drugiego pociągi odjeżdżały więc do Gniezna i Krzyża. Na stacji o określonych godzinach spotykały się pociągi jadące we wszystkich kierunkach. Tak więc równocześnie następowało krzyżowanie się dwóch par pociągów.

Perony wyłożone były drobną granitową kostką. Połączenie peronów z budynkiem stacyjnym (dla podróżnych) zapewniał tunel, do którego wejście osłonięte było stalowo–szklaną wiatą, typową dla Wielkopolski.

Przy budynku dworca znajdował się magazyn przesyłek ekspresowych. W północnym końcu stacji znajdowała się rampa ceglana o nawierzchni brukowej. Na niej jeszcze na początku lat 70–tych następował załadunek bydła i trzody chlewnej na wagony. Stacja posiadała dwa tory ładunkowe (nr 3 i 7) pomiędzy którymi była usytuowana droga ładunkowa. Po przeciwnej stronie stacji znajdowała się p[illegible]ciostanowiskowa parowozownia, z wjazdem poprzez obrotnicę. Obok toru dojazdowego do obrotnicy znajdował się zasiek węglowy.

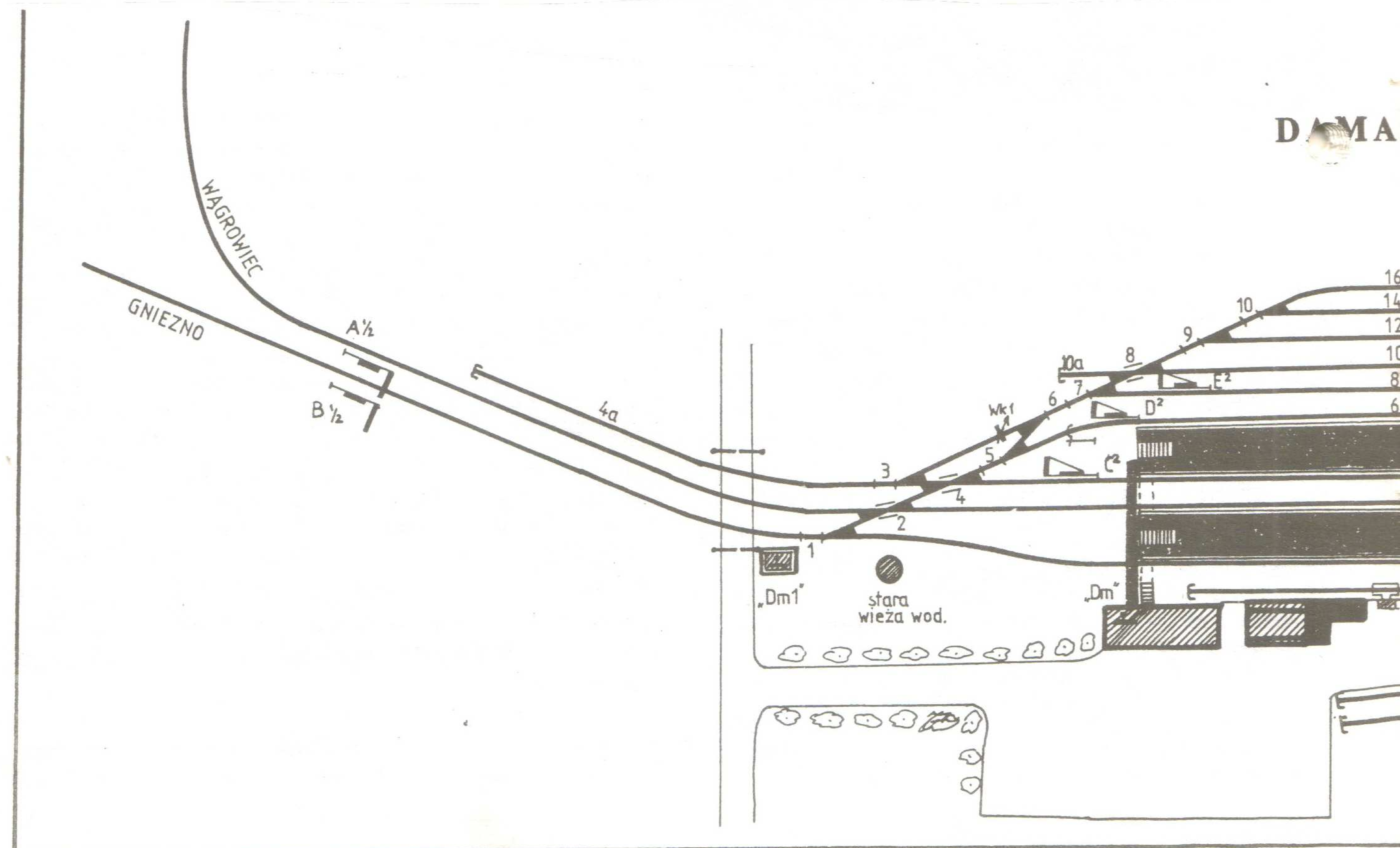
Zaopatrzenie w wodę następowało z wieży ciśnień znajdującej się obok parowozowni oraz z drugiej (starszej) wieży znajdującej się obok budynku dworcowego.

Układ torowy stacji uzupełniały tory boczne nr 5, 7, 9, 10, 12, 14, 16, 101 i 102 oraz tor główny dodatkowy nr 8 dla pociągów towarowych.

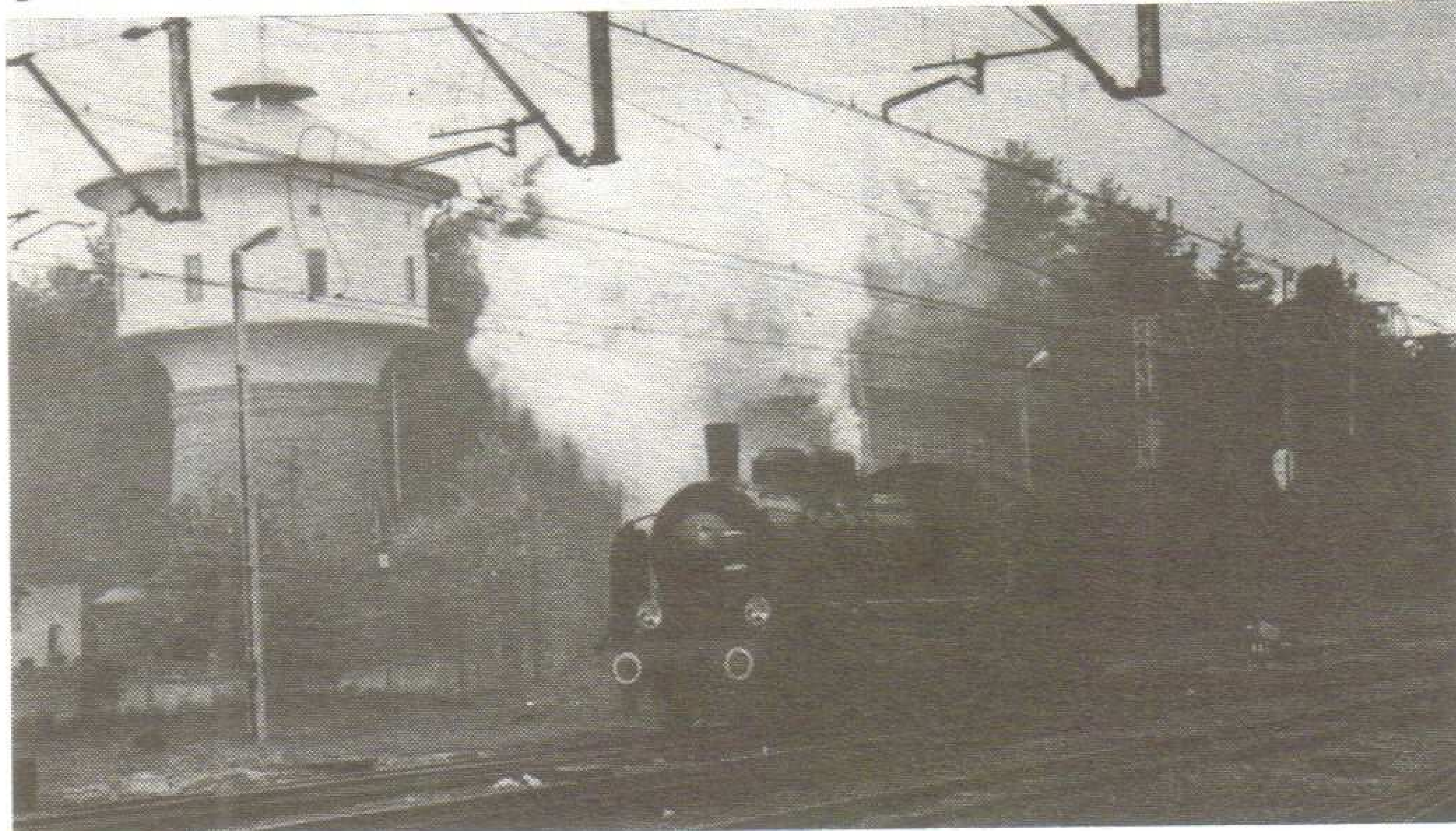
W latach 1970–tych na stacji zaszły poważne zmiany, ale o tym przeczytacie w następnym numerze "Parowozika".

Jerzy Janicki

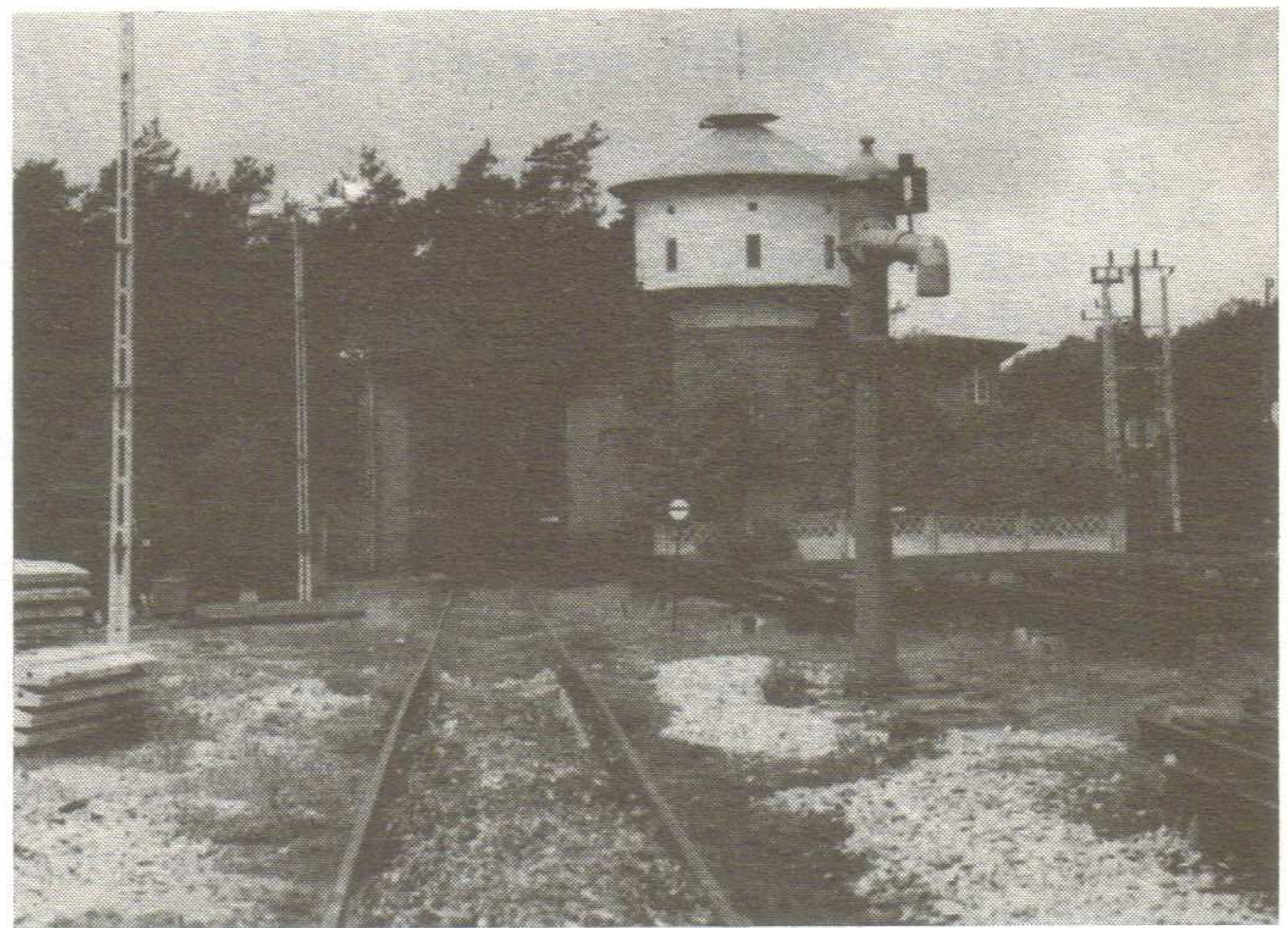
Poznań



Są tematy, które wywołują szczególne zainteresowanie i szeroki odzew naszych Czytelników. Tak było z parowozami Pm3 oraz stacją Toporów. Dzisiaj zamieszczamy serwis fotograficzny **z Toporowa**, autorstwa **Piotra Krzykowskiego.**



Wieża wodna w Toporowie. Przed nią: parowóz Ok1- przed wyruszeniem w podróż linią do Międzyrzecza.



Wjazd do jednostanowiskowej parowozowni wraz z urządzeniami do wodowania parowozów.

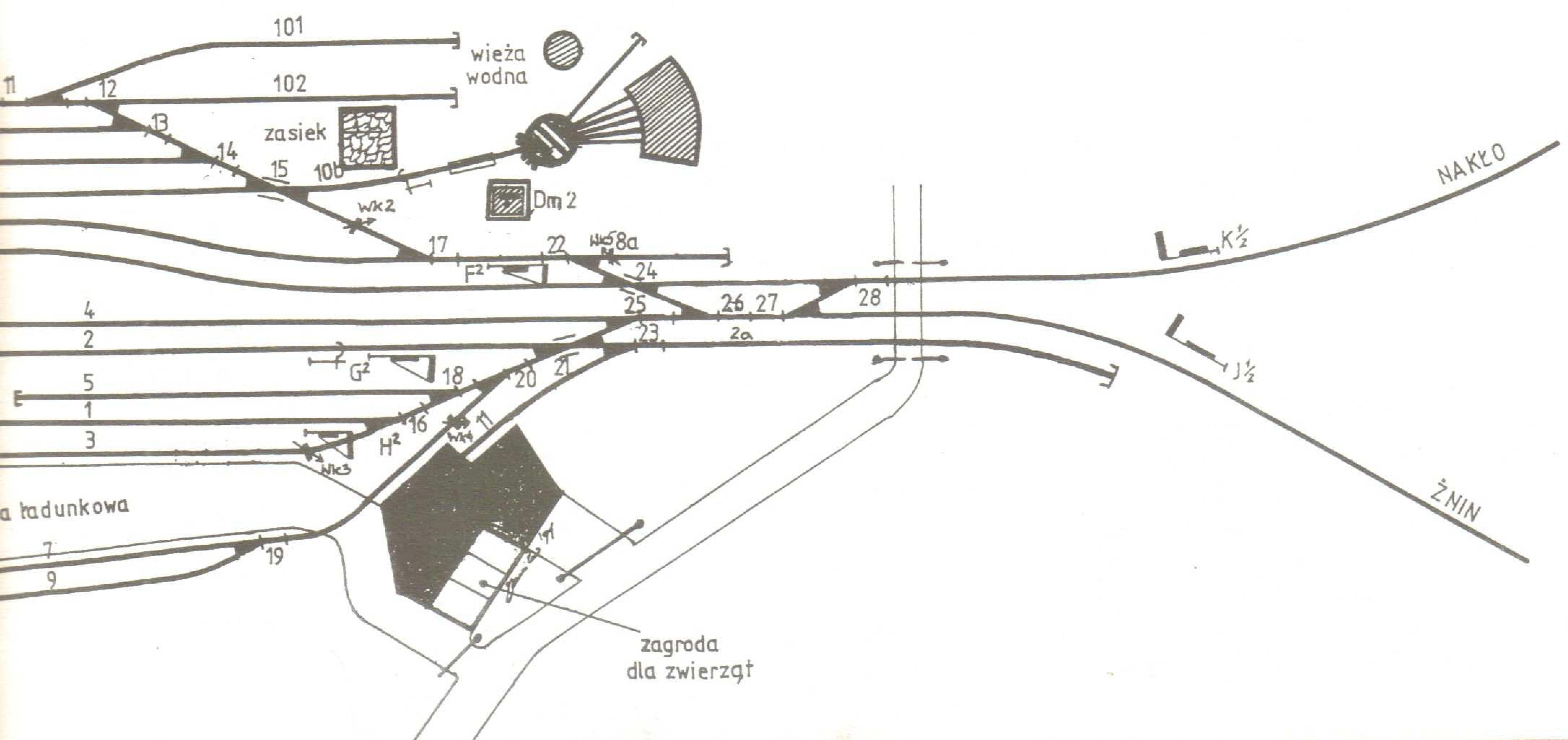


Magazyn towarowy z rampą boczną, w głębi budynek stacyjny,



A oto budynek stacyjny w całej okazałości.

AWEK



Lokomotywy spalinowe serii SM41

Początki trakcji spalinowej w Polsce sięgają pierwszej połowy lat dwudziestych naszego wieku. Ale jej rozkwit nastąpił dopiero w latach pięćdziesiątych, po wprowadzeniu do eksploatacji wagonów spalinowych SD80, SN52 i SN61 oraz lokomotyw SM01, SM02, SM03 i SM30. Lokomotywę serii SM30 wprowadzono do eksploatacji w roku 1957. Jednakże już wówczas istniało zapotrzebowanie na silniejsze lokomotywy spalinowe. W związku z tym podjęto decyzję o zakupie w węgierskiej wytwórni Ganz–Mavag w Budapeszcie lokomotyw serii SM40. Kilka z tych lokomotyw zakupiono już w 1958 roku, a od roku następnego sprowadzono lokomotywy z uproszczonym sterowanie. Oznaczono je na PKP serią SM41, przy czym w wyglądzie zewnętrznym pomiędzy lokomotywami SM40 i SM41 nie ma różnic. Lokomotywy te są wykorzystywane w ruchu manewrowym oraz do prowadzenia lekkich pociągów towarowych i czasem osobowych.

Obecnie lokomotywy te zostały niemal całkowiecie wyparte przez nowsze i silniejsze maszyny serii SM42. Dzisiaj najwięcej "Łajek" (taki przydomek mają SM41) można spotkać w Północnej DOKP. Ale już prawdopodobnie za kilka lat PKP zakończy ich eksploatację. Warto byłoby, aby PKP zostawiło kilka czynnych przedstawicielek tej niemal zabytkowej serii, która odegrała niemałą rolę w rozwoju trakcji spalinowej w Polsce. Powinno to skłonić również modelarzy do zbudowania modelu tej lokomotywy.

Opis techniczny:

Lokomotywa spalinowa serii SM41 jest lokomotywą manewrową, jednokabinową, z przekładnią elektryczną i sterowaniem wielokrotnym, które umożliwia jednoczesne sterowanie trzech lokomotyw.

Napęd stanowi 16–to cylindrowy silnik spalinowy Diesla, który stanowi z prądnicą główną jeden zespół. Silnik jest sterowany elektropneumatycznie, co zapewnia jednoczesną regulację dawkowania paliwa i wzbudzenia prądnicy głównej. Dzięki temu jest zapewniona równowaga mocy silnika spalinowego i prądnicy głównej. Dalej napęd jest przenoszony na cztery silniki trakcyjne, umocowane na wózkach "za nos".

Wentylator chłodnicy jest napędzany bezpośrednio od silnika spalinowego, a regulacja chłodzenia odbywa się przez otwieranie i przymykanie żaluzji, które w okresie zimowym można dodatkowo przesłaniać brezentem.

Lokomotywa opiera się na dwóch dwuosiowych wózkach, za pośrednictwem czterech ślizgów płaskich na każdym z wózków.

Pierwotnie na lokomotywach tych znajdowały się dwa stanowiska maszynisty. Ponieważ jednak w praktyce wykorzystywano tylko jedno stanowisko, na wielu lokomotywach niepotrzebne stanowisko usunięto.

Do przenośnego wyposażenia lokomotywy należą między innymi 2 krzesła dla maszynistów.

W przedniej części lokomotywy (pod maską) znajdują się zbiorniki główne układu pneumatycznego, dalej wentylator i chłodnica, a za nimi silnik spalinowy i prądnica główna. Wentylatory silników trakcyjnych przedniego wózka znajdują się w przedziale chłodnicy, zaś wentylatory silników trakcyjnych tylnego wózka – obok prądnicy głównej. W budce maszynisty, pod dachem jest umieszczony zbiornik wody i dobowego zużycia paliwa. Zbiornik główny paliwa znajduje się pod ostoją, pomiędzy wózkami.

Malowanie:

kolor czarny
– całe podwozie, pomosty, stopnie, tło tabliczek seryjnych;

kolor ciemnozielony
– całe nadwozie z poręczami, dach budki maszynisty;

kolor biały
– zbiorniki wody i paliwa w budce maszynisty, napisy na tabliczkach seryjnych;

kolor pomarańczowy
– czołownice, zawory maszynisty hamulca samoczynnego i niesamoczynnego;

kolor srebrny
– dźwignia nastawnika jazdy ~~i nawrotnika~~;

kolor szary
– wnętrze budki maszynisty.

Dane techniczne:

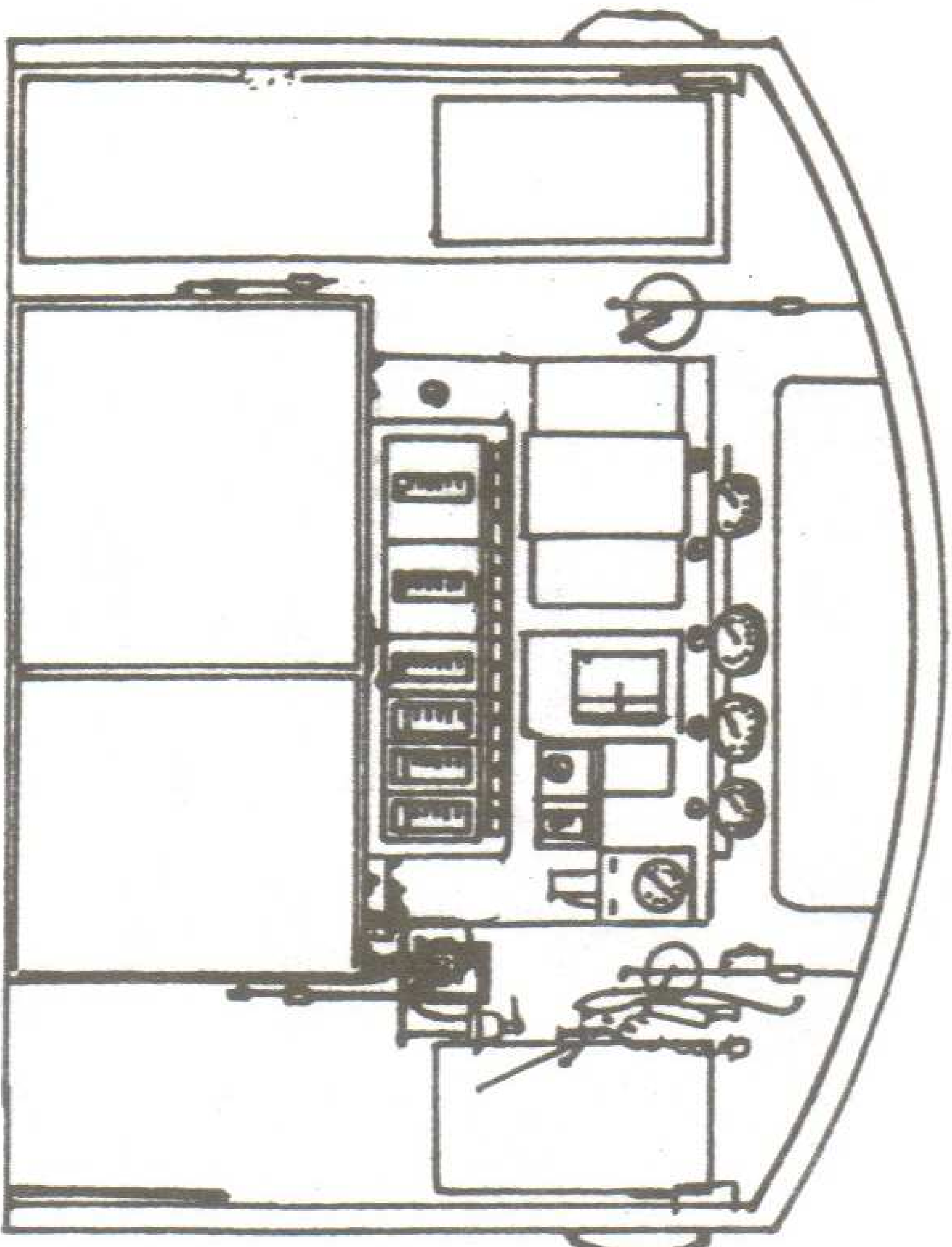
układ osi	Bo'Bo'
prędkość konstrukcyjna	80 km/h
największa siła pociągowa	182,6 kN
masa własna	59,15 Mg
masa służbowa	61,76 Mg
nacisk osiowy	15,44 Mg
długość	11278 mm
wysokość	4440 mm
szerokość	3050 mm
średnica kół	1040 mm
minimalny promień łuku	50 m
hamulec: Knorr, ręczny śrubowy	
silnik spalinowy: typu XVIJV170/240	
moc	441 kW
prędkość obrotowa 1100 min–1	
średnie ciśnienie efektywne	0,55 MPa
średnia prędkość tłoka	9,0 m/s
jednostkowe zużycie paliwa	238 g/kWh
jednostkowe zużycie oleju	4,1 g/kWh
masa silnika	5,6 Mg
masa jednostkowa	12,7 kg/kW
prądnica główna typu	EBSc41/200
prąd znamionowy	1200 A
napięcie znamionowe	275 V
moc znamionowa	370 kW
elektryczny silnik trakcyjny typu	TC32–44/14
moc znamionowa	107 kW
przełożenie przekładni przy silniku trakcyjnym	77:17 = 4,529

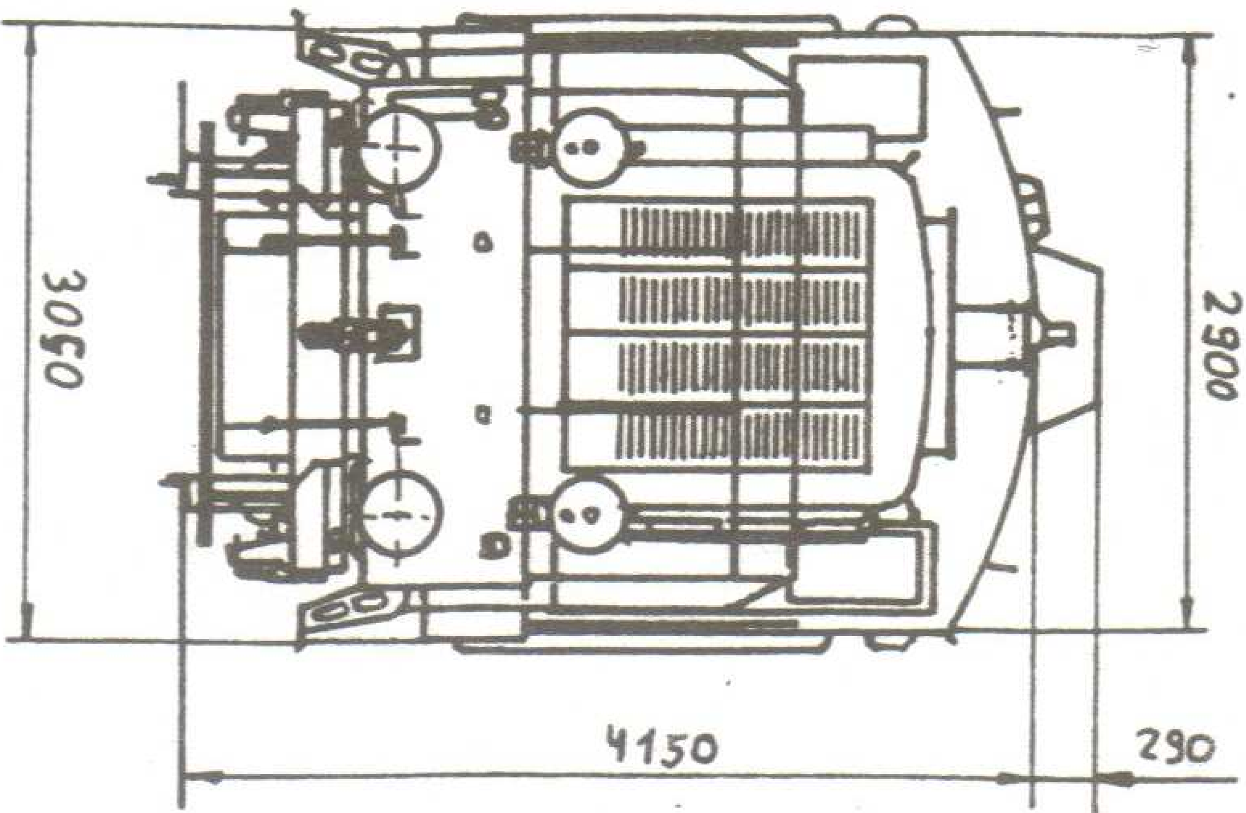
Grzegorz Kraiński

Zielona Góra

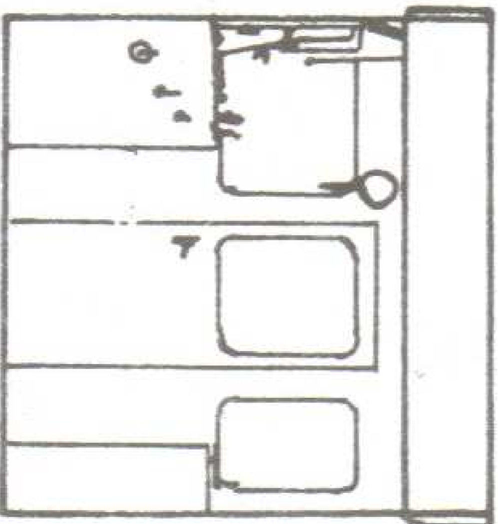
AGi
Skład komputerowy
61-835 Poznań ul. Kozia 8/18

PULPIT STEROWNICZY 2:1

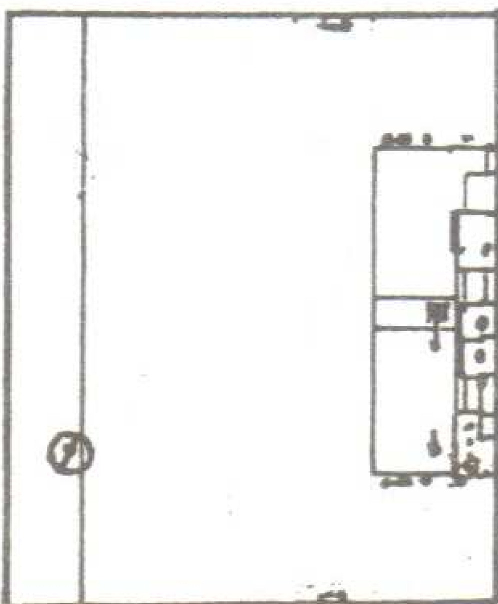




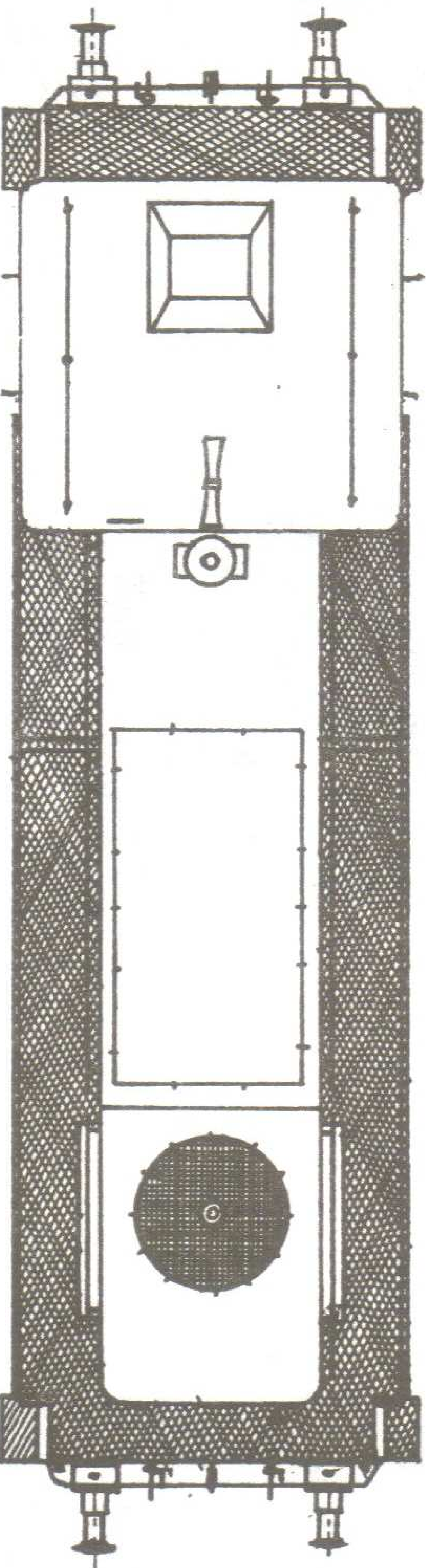
WNĘTRZE BUDKI MASZYNISTY:

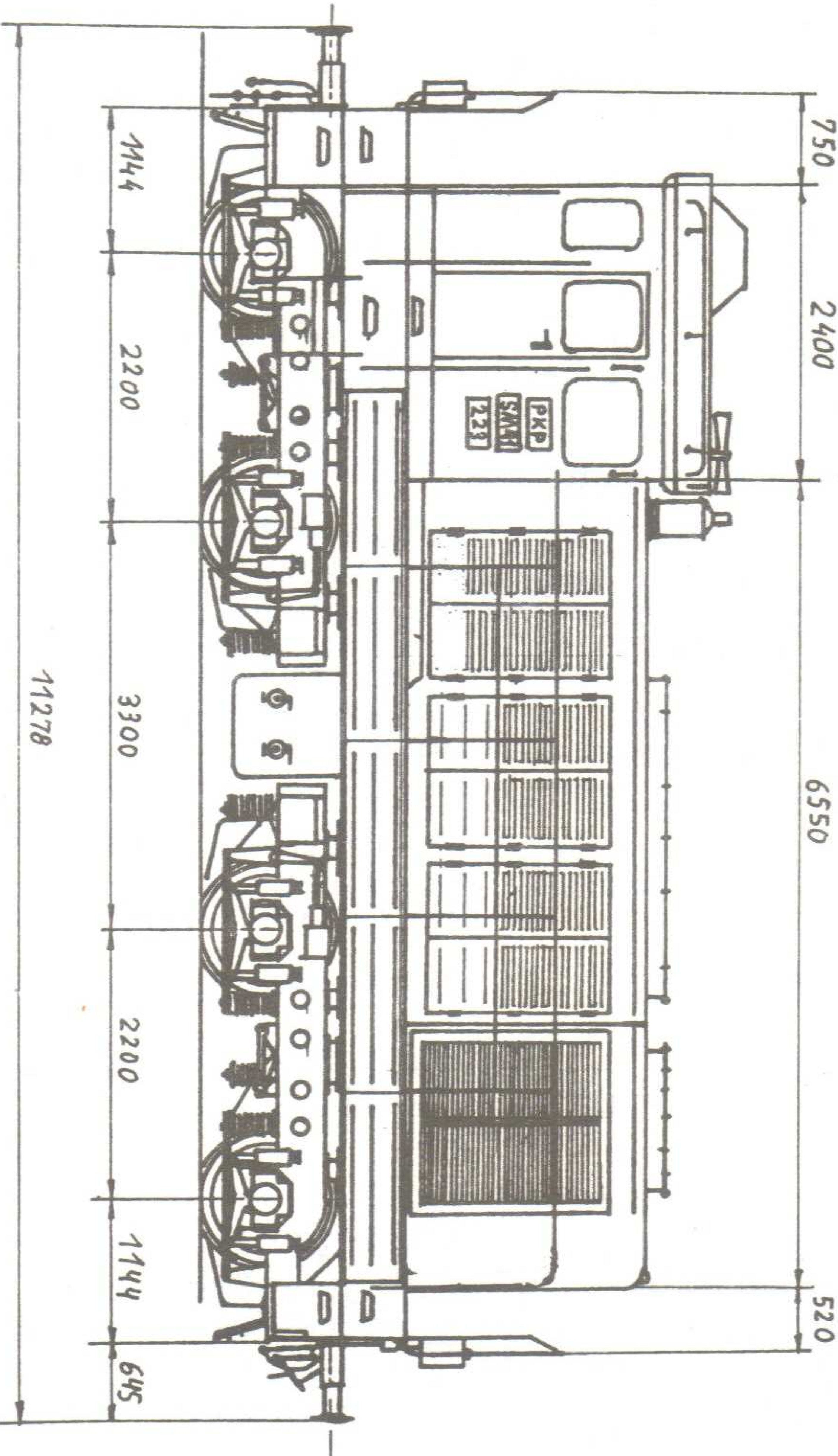


WIDOK Z BOKU

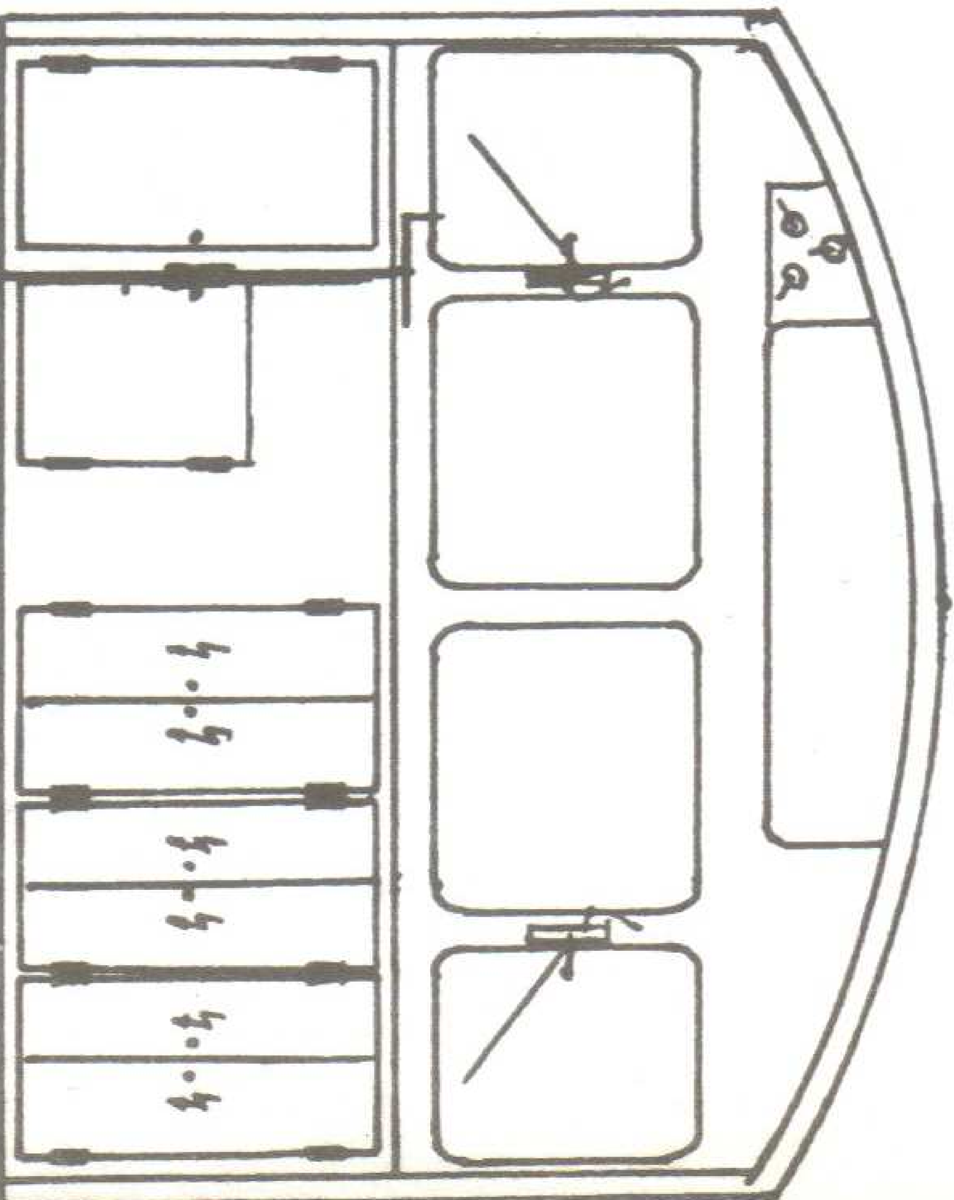


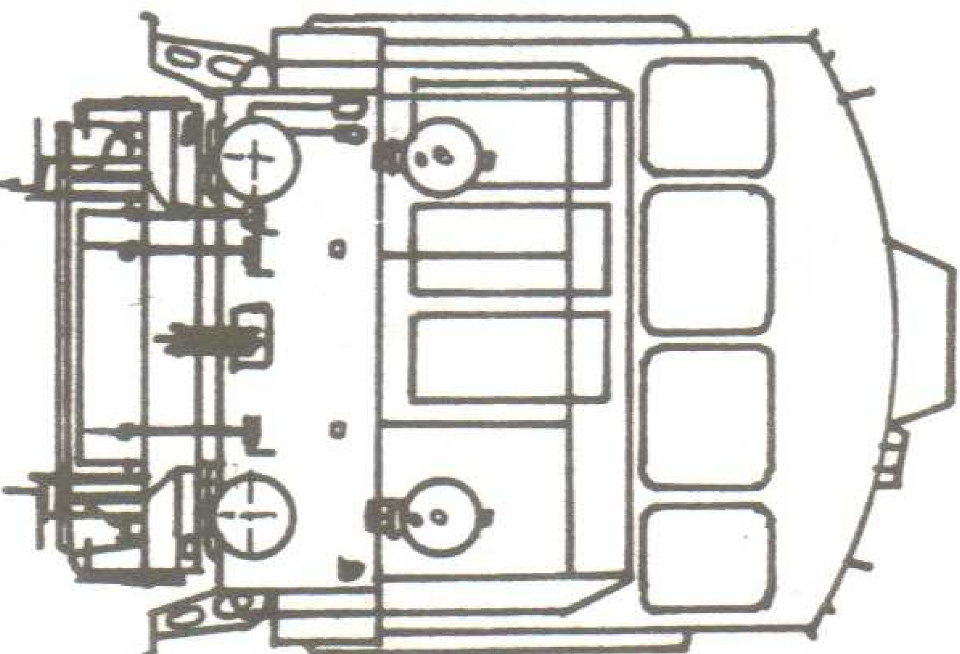
WIDOK Z GÓRY





TYLNA ŚCIANA W BUDCE MASZY-NISTY 2:1





rozmiar H0	LOKOMOTYWA SPALINOWA SERII SM41
skala: 1:1(2:1)	opracował: Grzegorz Krajński

Berliner TT–Bahnen

Kolejki wykonywane w podziałce 1:120 (tor o szerokości 12 mm) w międzynarodowych normach modelarskich zostały określone jako wielkość TT.

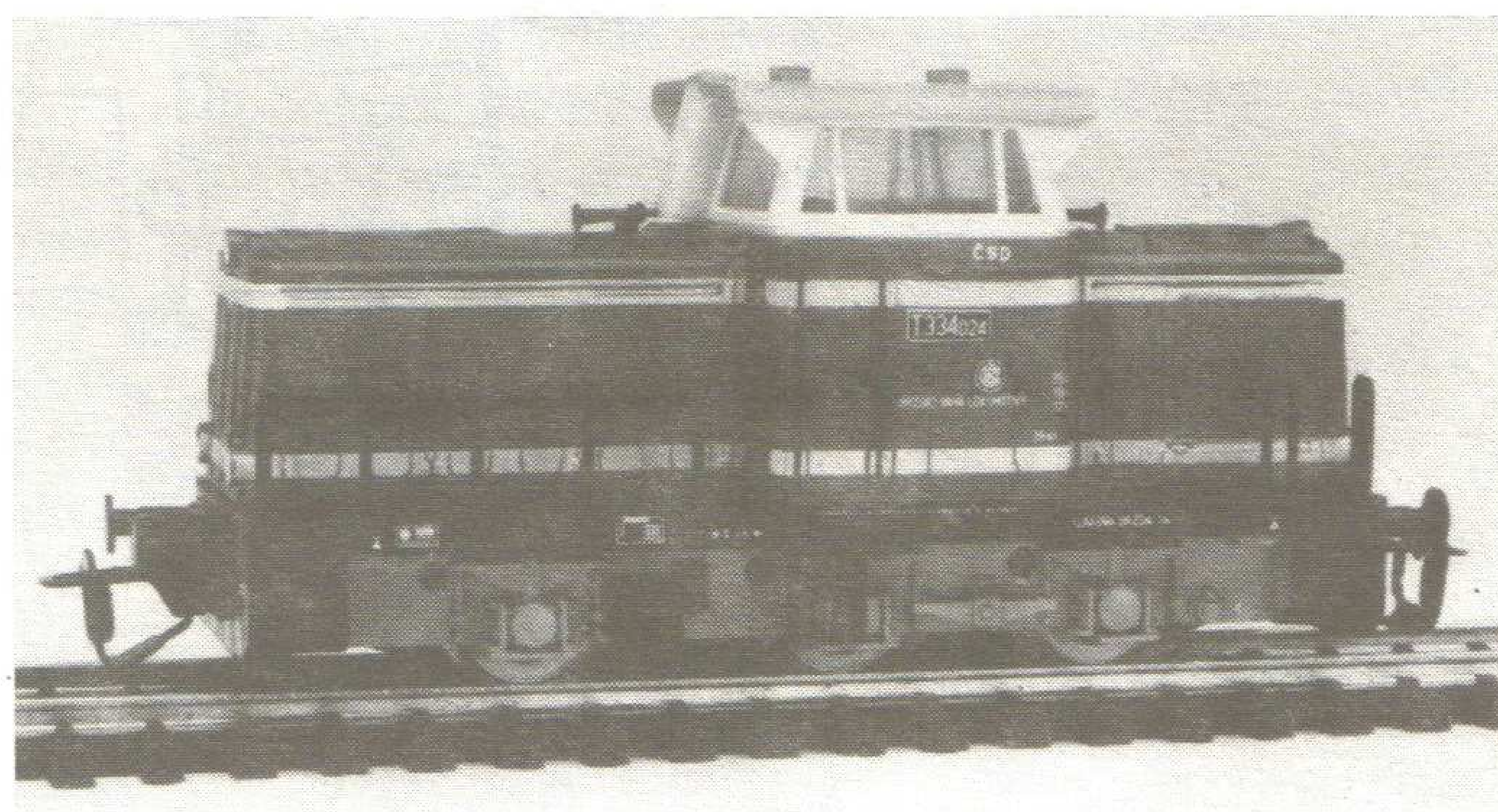
Podziałka ta w modelarstwie kolejowym została zastosowana po raz pierwszy w USA, w 1945 roku. Zachowując dobrą precyzję odwzorowania modeli, stworzyła przełom w budowie makiet kolejowych. Już nie było konieczności przeznaczania całego pokoju na makietę. Pociągi mogły wręcz zacząć jeździć po stole...

Wielkość TT poprzez Wielką Brytanię, Belgię i Szwajcarię w 1947 roku dotarła do Niemiec. Do jej rozwoju wydatnie przyczyniły się firmy Rocal i Berliner TT–Bahnen Zeuke GmbH. Ta ostatnia produkcję modeli rozpoczęła w 1958 roku i do dnia dzisiejszego (mimo różnych zmian, w tym także zmian form własności: z firmy prywatnej do państwowej i od 1990 roku znowu jako firma prywatna) produkuje tylko modele w wielkości TT. Niestety, powojenne podziały Europy spowodowały, że kolejki TT trafiały prawie wyłącznie na rynki Europy Wschodniej. Zyskały tu zresztą wielu zwolenników. A dzięki bogatemu asortymentowi i wysokiej jakości produkowanych modeli może uda się kolejkom TT podbić także resztę świata? Poniżej przedstawiamy nowości firmy Zeuke wprowadzane w tym roku na rynek.

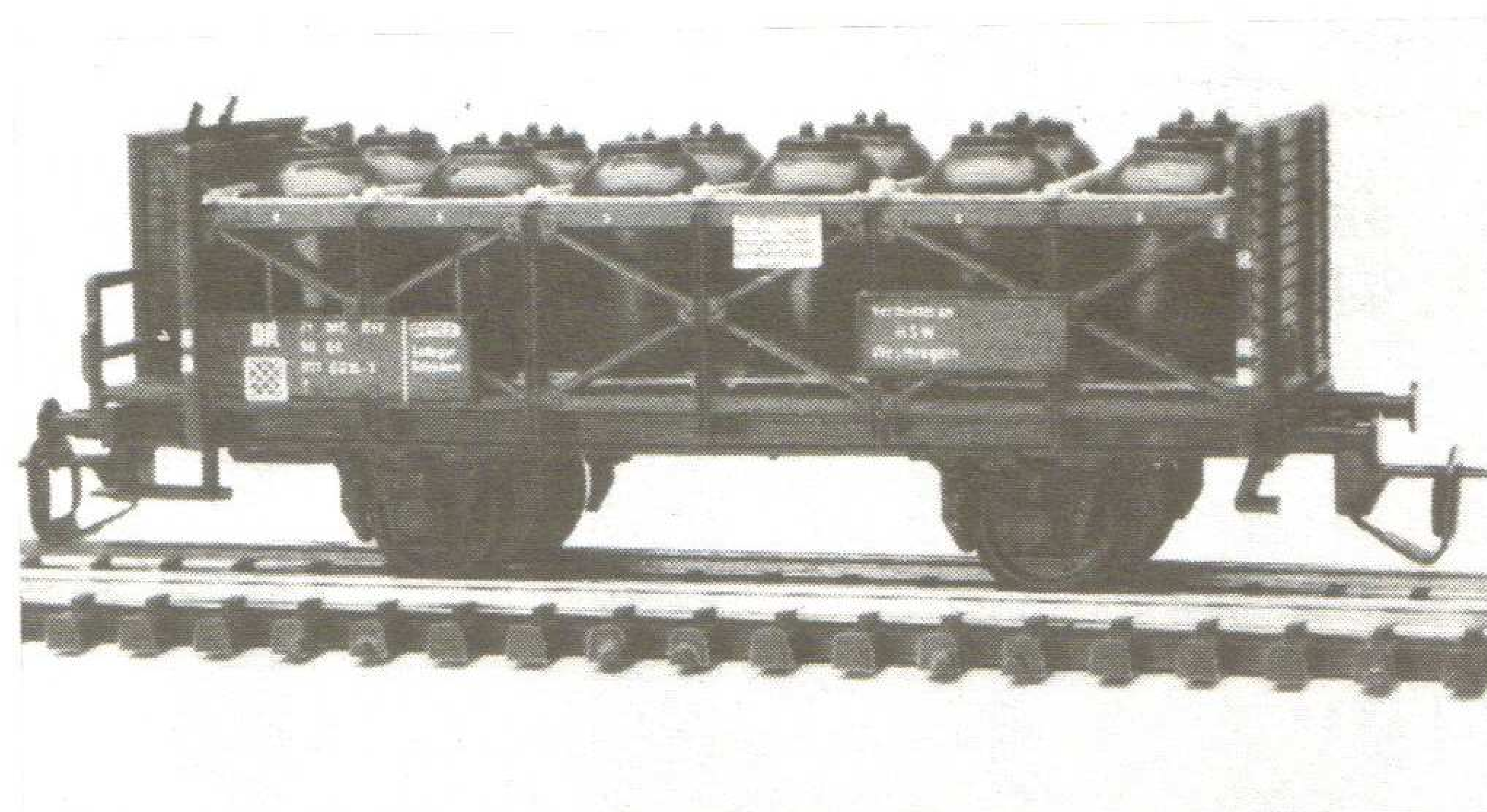
Marek Malczewski

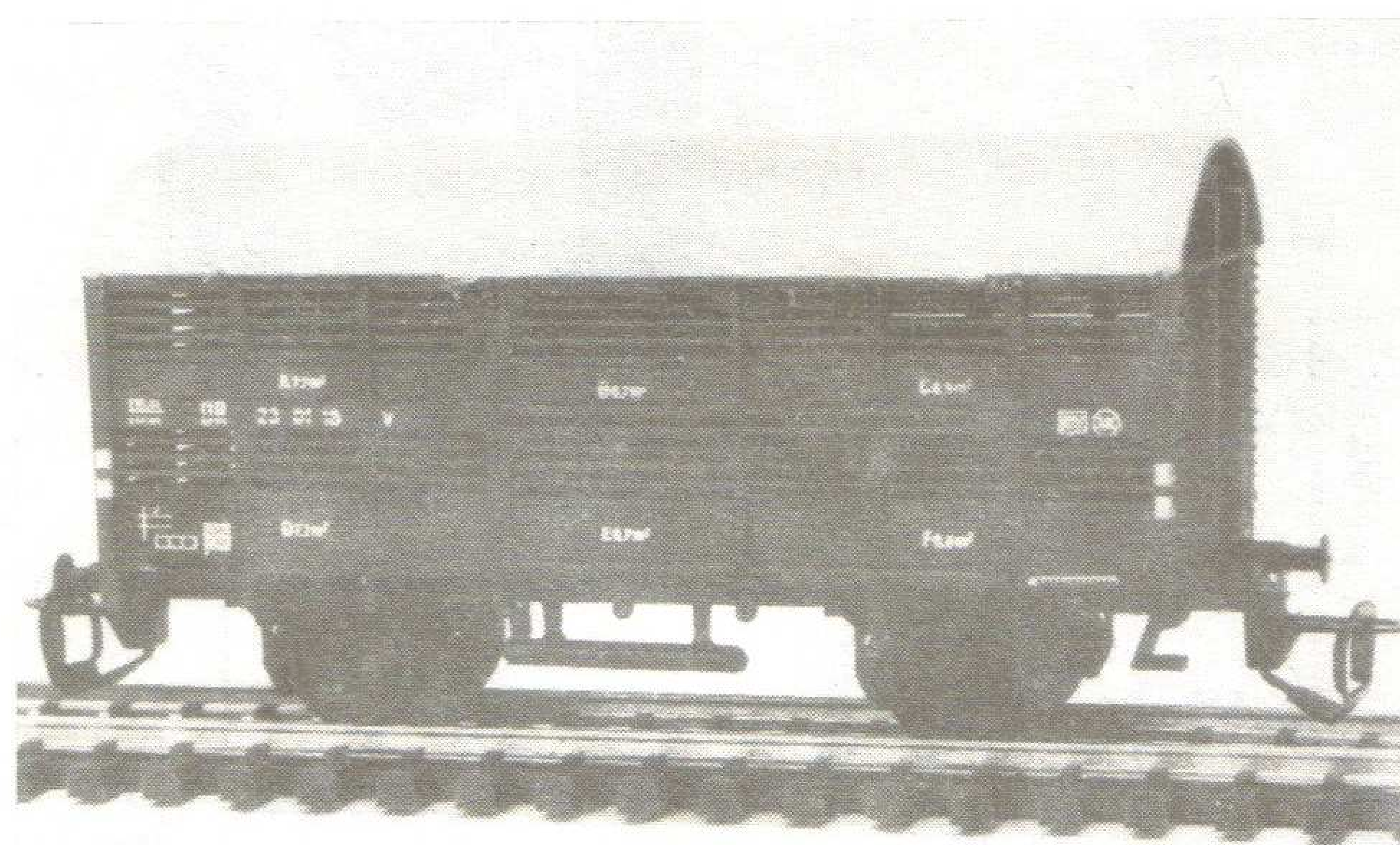
Poznań

zdjęcia fabryczne

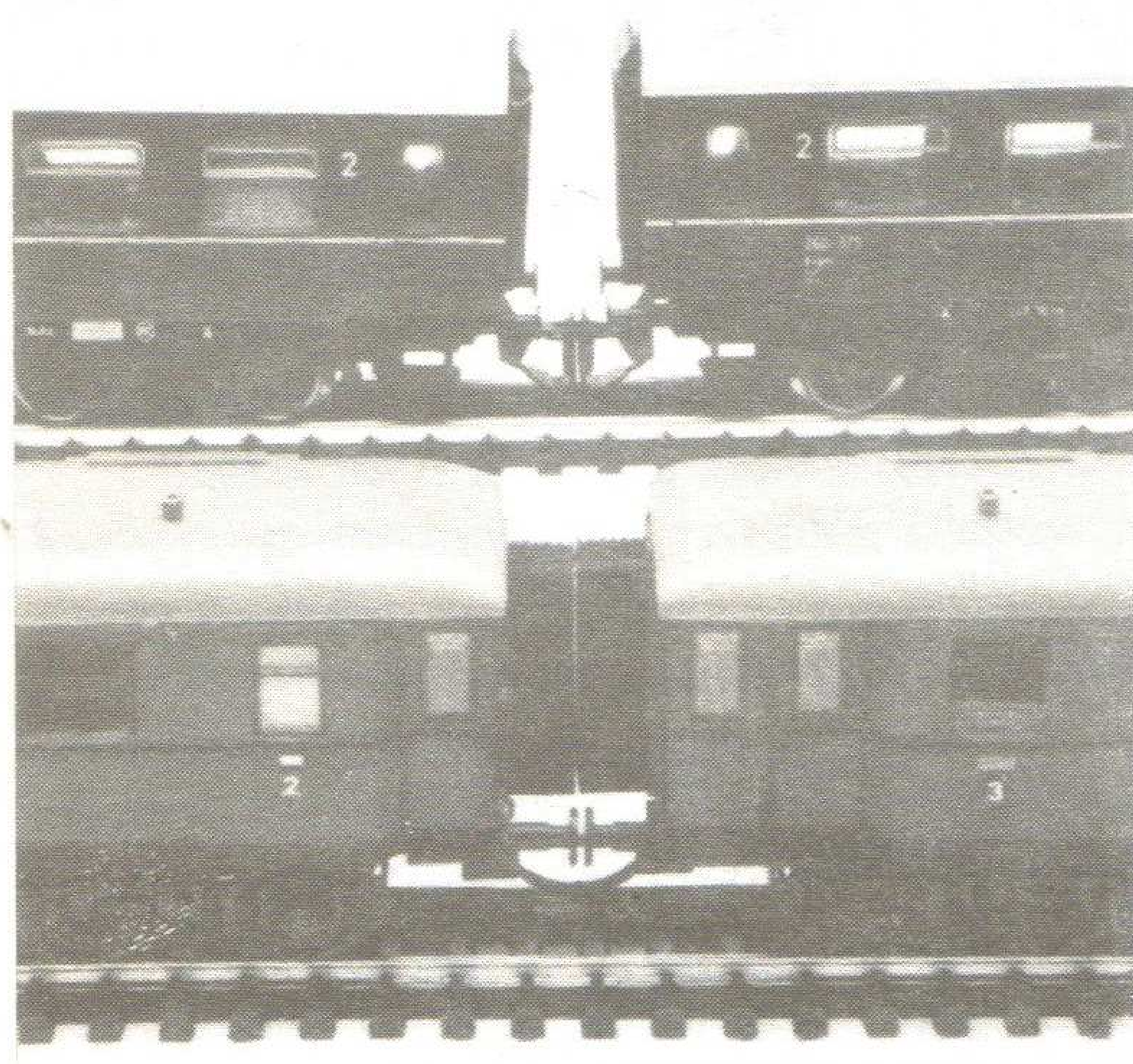


Nowość firmy TT, wprowadzona na rynek w tym roku lokomotywa kolei czechosłowackich $T334_{024}$. Zdjęcie przedstawia prototyp modelu - nr kat. 02611. Do programu produkcyjnego wprowadzono także model tej samej lokomotywy w barwach zakładów chemicznych Schwarza (lok. nr 4 - nr kat. 02610).

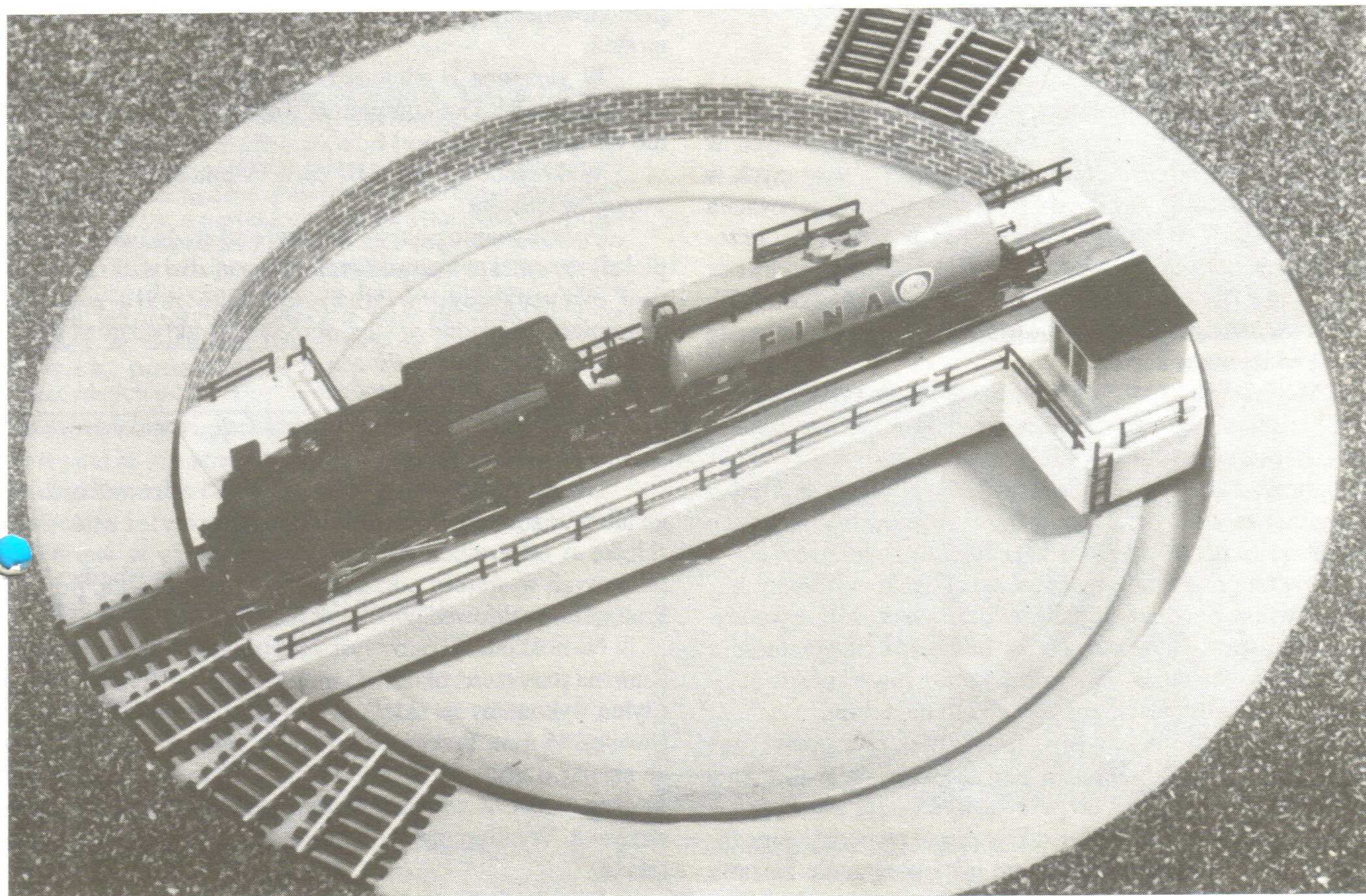




Prototypy dwóch nowości z rodziny wagonów towarowych: wagon beczkowy do kwasów (nr kat. 4440) i wagon kryty (4810).



Mechanizm tzw. "krótkiego sprzęgu" wprowadzony w wagonach osobowych.



Bez wątpienia największym marzeniem każdego modelarza - posiadacza makiety - jest obrotnica. Wychodząc naprzeciw tym marzeniom firma Berliner TT-Bahnen wyprodukowała taki oto model obrotnicy, oczywiście sterowany elektronicznie.

W związku z licznymi pytaniami podajemy adresy klubów modelarskich i miłośniczych zrzeszonych w Polskim Związku Modelarzy Kolejowych i Miłośników Kolei:

Gdański Klub Modelarzy Kolejowych
adres do korespondencji:
Mariusz Uziębło
ul. Rzeźnicka 2 m.22
80–822 Gdańsk

Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych
ul. Filipa 6
30–960 Kraków

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych
adres do korespondencji:
Radosław Gawek
ul. Biała 3 m.8
80–435 Gdańsk

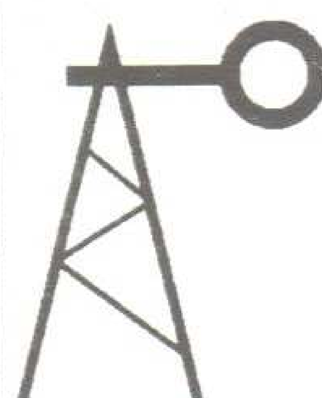
Poznański Klub Modelarzy Kolejowych
ul. Fredry 13
61–701 Poznań
Klub czynny we wtorki i czwartki od 16 do 18–tej.

Stowarzyszenie Miłośników Kolei
ul. Dworcowa 2
40–012 Katowice

Warszawski Klub Modelarzy Kolejowych
ul. Towarowa 1 (Muzeum Kolejnictwa)
00–958 Warszawa

Ogłoszenia ramkowe:

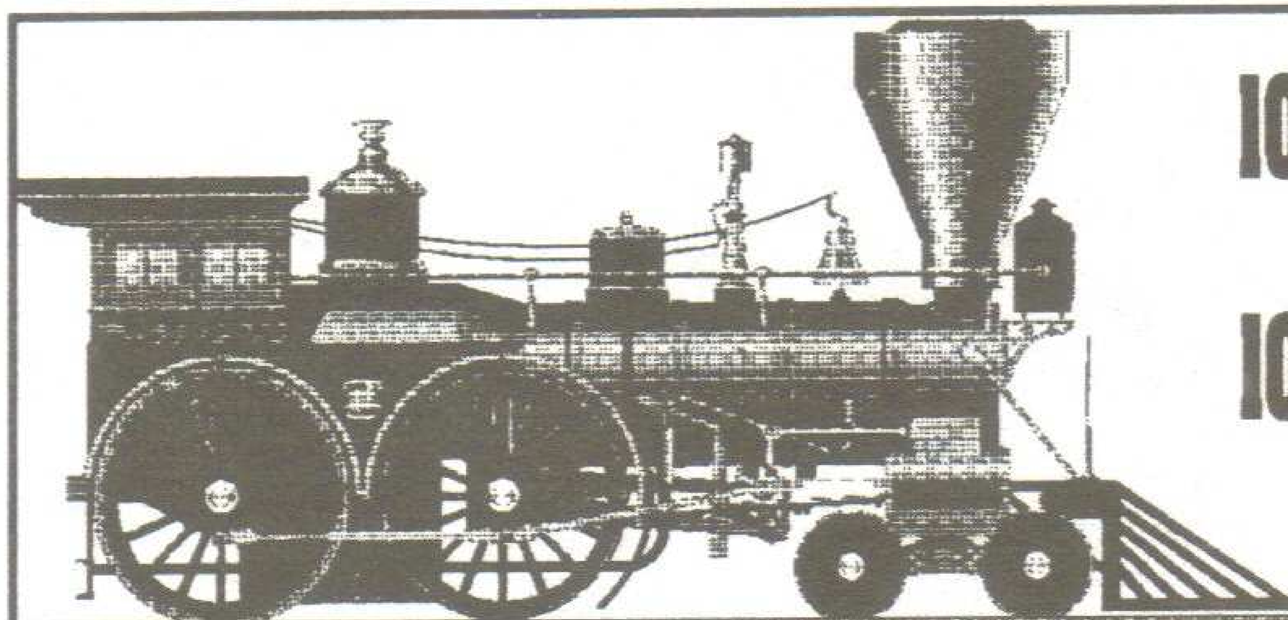
FLEISCHMANN Roco PIKO TT



Sklep Modelarski
Pod Semaforem

61-885 Poznań
ul. Półwiejska 37

M.G. Mischke
Tel. dom. 77 66 68



10.00 - 18.00
sob.
10.00 - 14.00

LOKO-MODEL

00-544 WARSZAWA ul. Wilcza 25

Przechowywanie modeli

Wielu z naszych kolegów posiada dość pokaźny zbiór modeli kolejowych – szczególnie tych produkowanych w byłej NRD. W odróżnieniu od modeli produkowanych w krajach zachodnich posiadały one kartonowe opakowania chroniące je wprawdzie od kurzu i ułatwiające przechowywanie, lecz uniemożliwiające spojrzenie na model bez wyjęcia go z pudełka. Wyjątek stanowi tylko kilka ostatnich modeli lokomotyw, gdzie opakowanie posiada przezroczystą szybkę wklejoną w karton.

Modele większości firm zachodnich, a przede wszystkim Fleischmanna są przeważnie zapakowane w znormalizowane pudełka, całkowicie lub częściowo wykonane z przezroczystego tworzywa, umożliwiające nawet dokładne obejrzenie modelu bez konieczności wyjmowania go z tego opakowania. Ale nie tylko o kurz tu chodzi, lecz również o niepotrzebne dotykanie palcami precyzyjnie wykonanych (i czasem wręcz bardzo drogich) modeli – szczególnie w miejscach napisów. A zresztą co za pożytek i przyjemność z posiadanego zbioru, którego nie można w łatwy sposób obejrzeć, wzorem albumu ze znaczkami lub monetami.

Ponieważ posiadam dość pokaźny zbiór modeli (również tych starych z lat sześćdziesiątych), których opakowania już dawno zniszczyły się, do przechowywania znacznej grupy tychże modeli wykonałem praktyczne skrzyneczki umożliwiające zarówno przechowywanie jak i obejrzenie zestawu pociągu.

No i właśnie – umożliwiają one zestawienie chociażby modeli z grupy stanowiącej jedną całość, przykładowo skład wagonów osobowych PKP, CSD lub MAV. Przyjąłem 3 podstawowe wielkości tych skrzynek, dobrane wymiarami zarówno do posiadanej szafy, jak również do wielkości i długości modeli:

- wielkość I o wymiarach zewnętrznych 280 x 330 mm,
- wielkość II o wymiarach zewnętrznych 250 x 330 mm,
- wielkość III o wymiarach zewnętrznych 190 x 330 mm.

W skrzynce o wielkości I z pięcioma przedziałami mieści się na przykład 5 wagonów osobowych PKP, CSD, DR itp.

Dla parowozów długich, jak na przykład BR01, 03, 50 należy przegrody w tej samej wielkości skrzynki umieścić wzdłuż dłuższego boku. W skrzynce wielkości I rodzaju B przechowujemy przykładowo węglarki, platformy i części modeli.

W skrzynce o wielkości II mieści się na przykład 1 lokomotywa BR55 z kompletem wagonów PKP, DR, CFRR lub tym podobnych.

W skrzynce wielkości III mieści się na przykład komplet wagonów chłodni

Po wykonaniu pokryw z przezroczystego tworzywa (np. pleksi) skrzynki te z powodzeniem mogą służyć do transportu i ewentualnego wystawiania jako mała gablotka. Natomiast ustawione w stos, stanowią praktyczny zbiór, do którego zawsze łatwo zajrzeć.

WYKONANIE:

Na rysunku pokazano konstrukcję, wymiary i rozstawienie elementów skrzynki typu I.

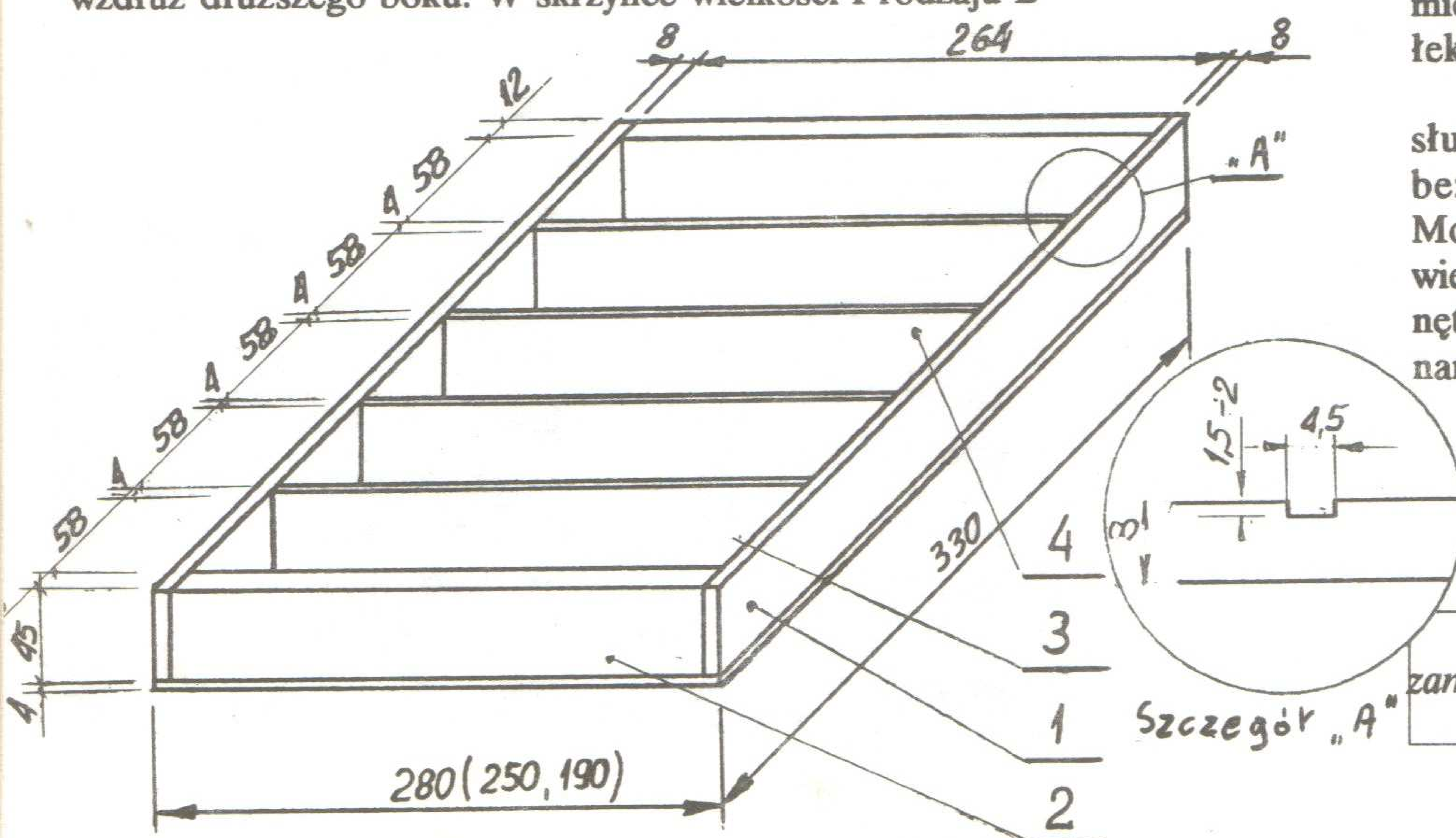
Do wykonania najlepsze są deseczki z drewna bukowego lub brzozowego. Z powodzeniem możemy też zastosować sklejkę o odpowiednich grubościach, którą w warunk[illegible] domowych wystarczy pociąć na pasy ręczną piłką, po czym krawędzie oszlifować papierem ściernym.

Na boki poz. 1 (patrz rysunek) tniemy sklejkę o grubości 8 mm na pasy o szerokości 45 mm. Natomiast ściany czołową i tylną wykonamy ze sklejki o grubości 12 mm i szerokości również 45 mm. Przegrody (o szerokości 44 mm) wytniemy ze sklejki o grubości 4 mm. Długości przegród dobieramy według tabeli. Z tej samej sklejki wykonamy również dna skrzynek. Wymiary należy dobrać według wielkości – patrz tabela.

Boki i ściany czołowe łączymy na klej i wzmacniamy małymi gwoździkami stolarskimi; podobnie postępujemy z dnem. Przegrody natomiast wsuwamy tylko w wycięcia uprzednio wykonane w bokach (patrz: poz. 1 rys. 1 szczegół "A") i ewentualnie unieruchomimy je później. Aby chronić drewno przed brudzeniem, skrzynki należy pokryć przynajmniej jedną warstwą lakieru nitro. Powierzchnie zewnętrzne boków i ścian czołowych pokrywamy również lakierem ftalowym. Na dno skrzynki wkładamy odpowiednio przycięty g[illegible]by, biały karton. Stanowić on będzie tło, a zarazem ochr[illegible] modelu przed jego porysowaniem. Karton ten zostanie przyciśnięty przegrodami, stąd ich szerokość musi być o 1 mm mniejsza niż boki.

Modele można dodatkowo unieruchomić, wkładając między dach wagonu a przegrodę kawałek gąbki.

Jeśli tak wykonana skrzynka ma służyć jako gablotka, możemy ją ustawić bezpośrednio za szybą biblioteczki. Możemy też wykonać szybkę z pleksi o wielkości wynikającej z wymiarów zewnętrznych skrzynki i przykręcamy ją w narożnikach 4 wkrętami do drewna.



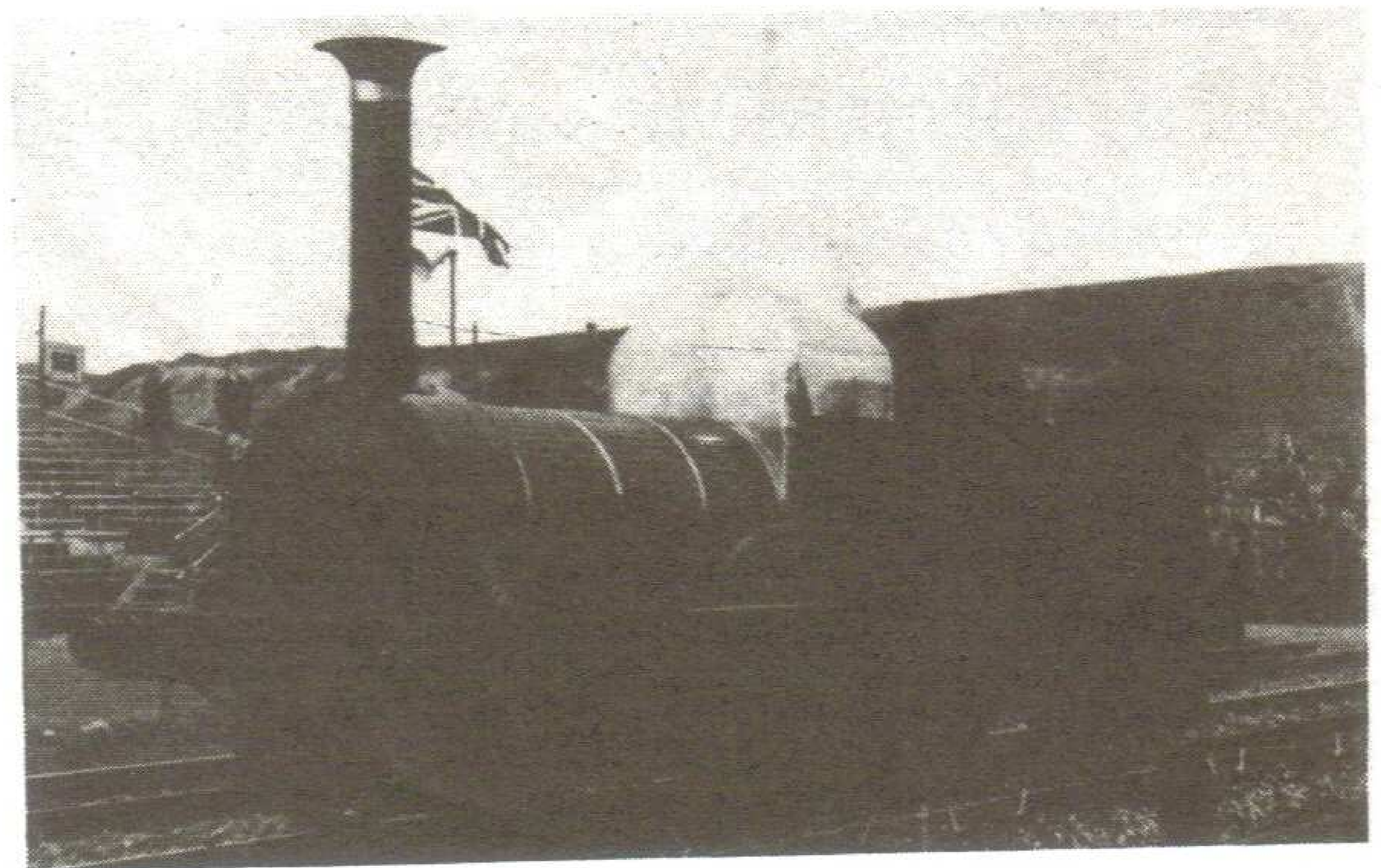
Jan Jarzina

Zielona Góra

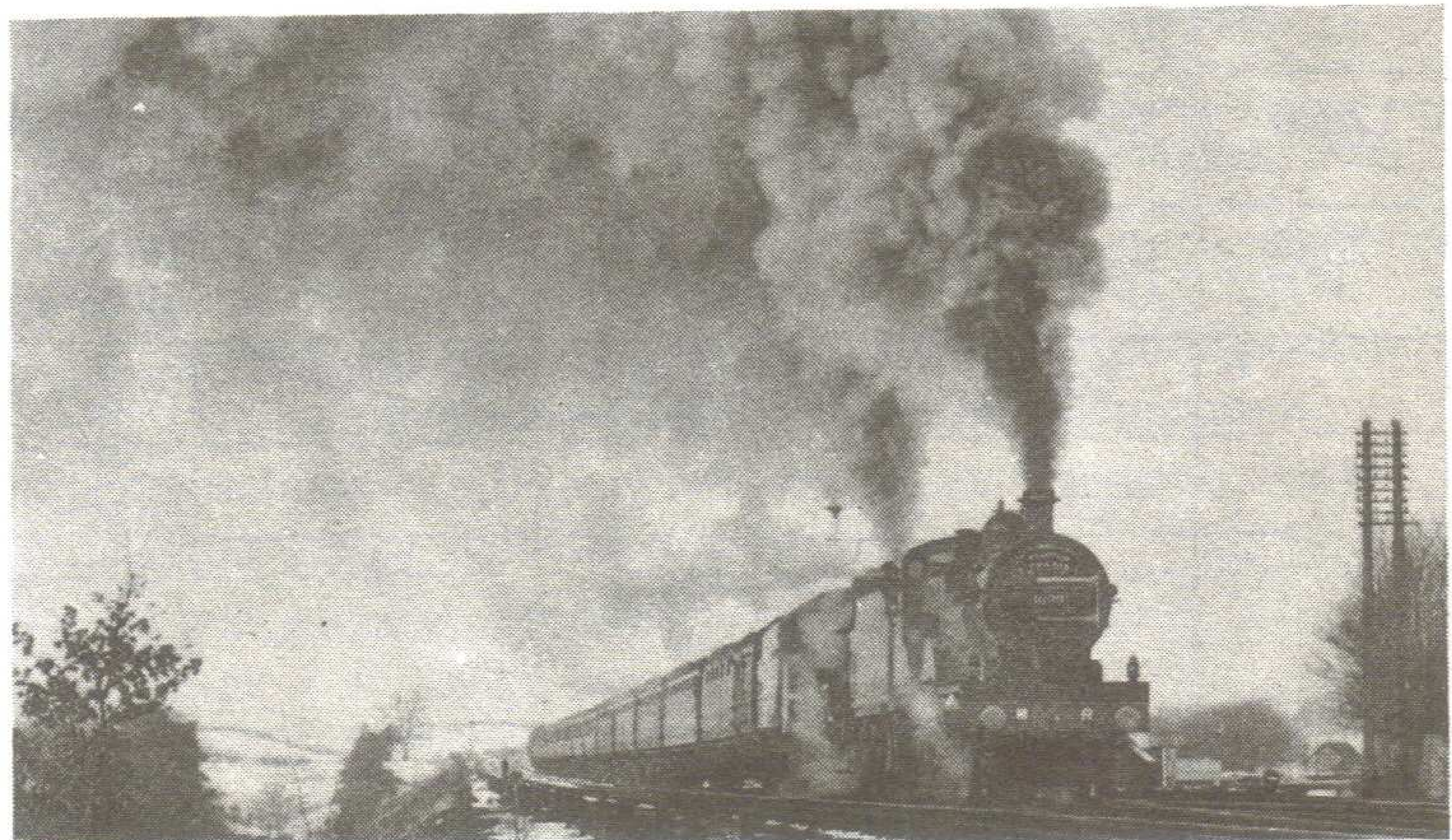
Tabelę z zestawieniem wymiarów zamieszczamy na str. 24.

Parowozy w Wielkiej Brytanii

Ojczyzną kolei żelaznej jest Anglia. A jednocześnie właśnie w Wielkiej Brytanii parowozy najwcześniej zostały wycofane ze służby. Zdążył tam jednak narodzić się silnyruch miłośników kolei, który korzystając ze zrozumienia zarządów kolejowych zaczął gromadzić zabytkowy tabor, a nawet kupować za symboliczną opłatą (czasami w wysokości 1 £) linie kolejowe przewidziane do likwidacji. Tak udało się nie tylko ocalić, ale czasami doprowadzić do uruchomienia bardzo ciekawe, wręcz unikalne lokomotywy. Cztery z nich prezentujemy na zdjęciach. A ponieważ równie ważny jak parowóz jest człowiek, podajemy też nazwiska mechaników prowadzących poszczególne lokomotywy.



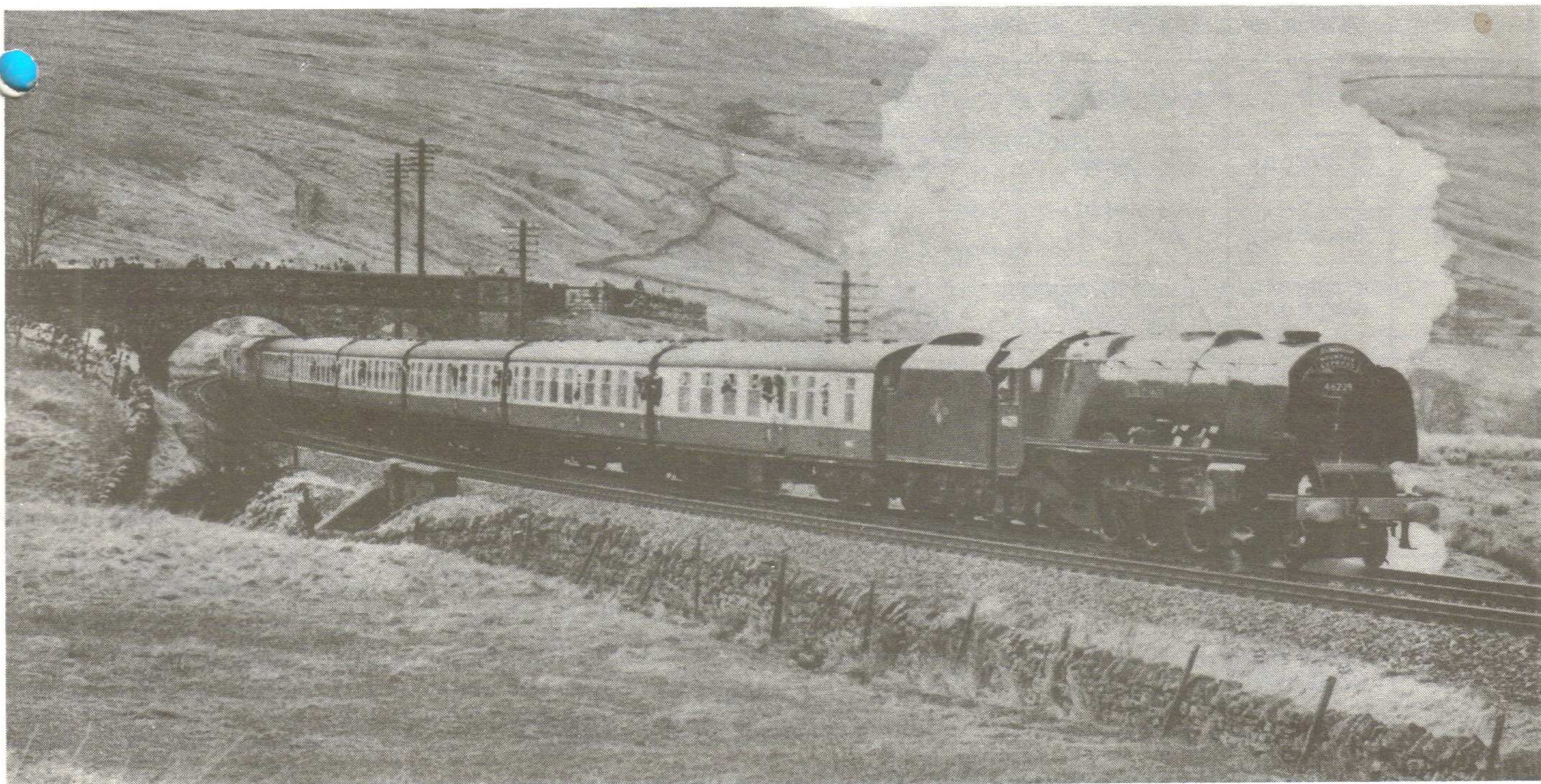
Parowóz towarowy kolei
Liverpool & Manchester Railway
Rok budowy: 1838
Układ osi: 0-2-1
Nazwa: "Lion"
Ilość cylindrów: 2
Mechanicy: Todd, Kitson, Laird



Dwa parowozy pospieszne w podwójnej trakcji:
1. kolei **Midland Railway**
Rok budowy: 1902
Układ osi: 2-2-0
Numer: 1000
Ilość cylindrów: 3
Mechanik: S .W.Johnson
2. kolei **London Midland & Scotish Railway**
Typ: Jubilee"/SX
Rok budowy: 1937(?)
Układ osi: 2-3-0
Numer: 5690 "Leander"
Ilość cylindrów: 3
Mechanik: W. A. Stanier

Parowóz pospieszny kolei **London Midland & Scottish Railway**
Typ: Coronation
Rok budowy: 1938
Układ osi: 2-3-1
Numer: 46229 "Duchess of Hamilton"
Ilość cylindrów: 4
Mechanik: W. A. Stanier

fot. M. J. Borrowdale, Wielka Brytania



Wagony specjalne tramwajów poznańskich

Dane zebrał:

Jan Wojcieszak

Poznań

Stan 1990 - 1991 rok

Numer taborowy	Rodzaj wagonu	Przeznaczenie wagonu	Jako specjalny od roku	Charakterystyka wagonu
ZAJEZDNIA GŁOGOWSKA				
2015	silnikowy	gospodarczy	1988	ex. wagon osobowy nr 745 (do 1978 - nr 260); prod. Konstal 1962, typ $4N_1$, jednokierunkowy
2019	silnikowy	gospodarczy	1988	ex wagon osobowy nr 732 (do 1978 - nr 249); prod. Konstal 1960 r, typ $4N_1$, jednokierunkowy
2020	silnikowy	gospodarczy	1988	ex wagon osobowy nr 705 (do 1978 - nr 227); prod. Konstal 1958 r, typ $4N_1$, jednokierunkowy
2064	doczepny	towarowy	●	skrzyniowy z niskimi bokami zbudowany na podwoziu wagonu prod. Konstal typ ND
-	konny	historyczny	1948	wagon historyczny tramwajów konnych w Poznaniu z 1880 r. (?) prod. Herbrand ?; do 1948 r. wagon do narzędzi torowych; w latach 1942 do 1948 - nr 533
-	-	magazynek	1976	pudło wagonu doczepnego; prod. Sanok 1949 r. typ ND z oknami uchylnymi, drzwiami jednoskrzydłowymi, jednokierunkowy, ex wagon osobowy nr 568 (ex Warszawa nr 1522)
-	-	magazynek	●	pudło wagonu doczepnego ND po przebudowie na jednokierunkowe z drzwiami dwuskrzydłowymi
ZAJEZDNIA GAJOWA				
2017	silnikowy	gospodarczy	1987	ex wagon osobowy nr 646 (do 1978 - nr 310; ex Warszawa nr 647); prod. Konstal 1951, typ N, jednokierunkowy
●	doczepny	towarowy	1979	skrzyniowy z niskimi bokami zbudowany na podwoziu wagonu nr 558 (ex Warszawa nr 1540); prod. Konstal 1950, typ ND
2053	doczepny	do piasku	1974	skrzyniowy z przykryciami klapowymi zbudowany na podwoziu wagonu nr 521 (ex Warszawa); prod. Konstal 1957 r, typ 4ND
ZAJEZDNIA MADALIŃSKIEGO				
2016	silnikowy	gospodarczy	1988	ex wagon osobowy nr 742 (do 1978 - nr 257); prod. Konstal 1962, typ $4N_1$, jednokierunkowy
2021	silnikowy	gospodarczy	1979	ex wagon osobowy nr 615 (do 1978 - nr 162); prod. Stocznia Gdańsk 1951 r, typ N, jednokierunkowy
2051	doczepny	do piasku	●	skrzyniowy z przykryciami klapowymi, zbudowany na podwoziu wagonu typu ND; prod. Konstal
2066	doczepny	towarowy	●	skrzyniowy z niskimi bokami zbudowany na podwoziu wagonu typu ND; prod. Konstal
-	doczepny	magazynek	1987	ex wagon osobowy nr 494; prod. Konstal 1959 r, typ $4ND_1$, jednokierunkowy
-	doczepny	magazynek	1987	ex wagon osobowy nr 498; prod. Konstal 1959, typ $4ND_1$, jednokierunkowy
●	doczepny	towarowy	●	skrzyniowy z niskimi bokami zbudowany na podwoziu wagonu przedwojennego, nie eksploatowany
ZAJEZDNIA FORTECZNA				
614[1)] 2014'[2)]	silnikowy	gospodarcxzy	1989	ex wagon osobowy nr 614 (do 1978 - nr 161) prod. Stocznia Gdańsk, 1951 r, typ N, jednokierunkowy, nieeksploatowany z powodu pęknięcia ramy podwozia, kasacja 1991 r, złomowany
2018'	silnikowy	gospodarczy	1978	ex wagon osobowy nr 169; prod. Stocznia Gdańska 1951 r, typ N, jednokierunkowy, kasacja 1991, złomowany

2018"[1)] 2014"[2)]	silnikowy	gospodarczy	1991	ex wagon osobowy nr 636 (do 1978 - 185); prod. Stocznia Gdańsk 1951 r, typ N, jednokierunkowy
2052	doczepny	do piasku	●	skrzyniowy z przykryciami klapowymi, zbudowany na podwoziu wagonu typu ND, prod. Sanok
2075	doczepny	towarowy	ok. 1980	skrzyniowy z niskimi bokami, zbudowany na podwoziu wagonu 597 (ex Warszawa 1630); prod. Konstal 1952 r, typ ND
-	-	magazynek	1983	pudło wagonu doczepnego nr 577 (do 1978 - 622, ex Warszawa 1751); prod. Konstal 1955, typ ND, jednokierunkowy
WAGONY SZKOLENIOWE				
2046	doczepny	szkoleniowy	1984	ex wagon osobowy nr 436; prod. Sanok 1951 r, typ ND, jednokierunkowy
2047	silnikowy	szkoleniowy	1980	ex wagon osobowy nr 628 (do·1978 - nr 177); prod. Stocznia Gdańsk, 1951 r, typ N, jednokierunkowy
2048	silnikowy	szkoleniowy	1980	ex wagon osobowy nr 642 (do 1978 - nr 273, ex Warszawa nr 663); prod. Konstal 1951 r, typ N, jednokierunkowy
2049	silnikowy	szkoleniowy	1978	ex wagon osobowy nr 187; prod Stocznia Gdańsk 1951 r, typ N, jednokierunkowy, dla potrzeb szkolenia motorniczych wyposażony w aparaturę symulującą wystąpienie usterek technicznych
2050	silnikowy	gospodarczy -manewrowy	1981	ex wagon osobowy nr 603 (do 1978 - nr 293, ex Warszawa nr 616); prod. Konstal 1949 r, typ N, dwukierunkowy
2054	doczepny	do wiórów	ok. 1924	stały zbiornik wiórów w stolarni, podwozie Bergische Stahlindustrie z ok. 1898 r, poprzedni nr 564
WAGONY DO ROBÓT SIECIOWYCH				
2041	silnikowy	wieżowy	1984	ex wagon osobowy nr 698 (do 1978 - nr 220); prod. Konstal 1958 r, typ $4N_1$, wyposażenie: podnoszona platforma robocza i stanowisko do kontroli sieci trakcyjnej
2042	silnikowy	wieżowy	1981	ex wagon osobowy nr 696 (do 1978 - nr 219); prod. Konstal 1957 r, typ $4N_1$, wyposażenie: podnoszona platforma robocza i stanowisko do kontroli sieci trakcyjnej
●	doczepny	agregat prądotwórczy	ok. 1982	zbudowany na podwoziu wagonu typu ND; prod. Konstal, wyposażenie, silnik autobusowy i trolejbusowy przezwojony - pracujący jako prądnica
-	doczepny	agregat prądotwórczy	1986	zbudowany na podwoziu wagonu typu ND; prod. Konstal, wyposażenie: silnik autobusowy i trolejbusowy przezwojony - pracujący jako prądnica
2092	doczepny	do drutu	●	zbudowany na podwoziu przedwojennego wagonu osobowego, skasowany w 1990 r, złomowany
WAGONY DO ROBÓT TOROWYCH I UTRZYMANIA TORÓW				
2001	silnikowy	do narzędzi i pracowników	1985	ex wagon osobowy nr 640 (do 1978 - 190); prod. Stocznia Gdańsk 1951 r, typ N, jednokierunkowy
2012	silnikowy	czyszczarka	●	ex wagon osobowy najprawdopodobniej typu Ringhoffer, podwozie typ N, nieeksploatowany, dwukierunkowy
2023	silnikowy	pług ślimakowy i czyszczarka	ok. 1966	ex wagon osobowy najprawdopodobniej typu Ringhoffer, podwozie typu $4N_1$, czyszczarka nieeksploatowana, dwukierunkowy, nastawniki SSW, do czyszczarki BBC
2028'	silnikowy	do narzędzi	1969	ex wagon osobowy nr 153; prod. Fuchs Heidelberg 1944 r, dwukierunkowy, skasowany w 1991 r, złomowany, podwozie zachowane jako historyczne
2028"	silnikowy	do narzędzi i pracowników	1991	ex wagon osobowy nr 619 (do 1978 - 166); prod. Stocznia Gdańsk 1951 r, typ N, jednokierunkowy
700[1)] (2032)[2)]	silnikowy	do przebudowy na czyszczarkę	1989	ex wagon osobowy nr 700 (do 1978 - 222); prod. Konstal 1958 r, typ $4N_1$, jednokierunkowy, odstawiony
2033	silnikowy	szlifierka	1970	ex wagon osobowy nr 158; prod. Fuchs Heidelberg 1944, dwukierunkowy, szlifierka hydrauliczna do szyn

2034	silnikowy	pług szczotkowy	1981	ex wagon osobowy nr 735 (do 1978 - 252); prod. Konstal 1960 r, typ 4N1, dwukierunkowy
2035	silnikowy	pług szczotkowy i szlifierka	1972	ex wagon osobowy nr 156 prod. Fuchs Heidelberg 1944 r, dwukierunkowy, szlifierka olejowa do szyn
2036	silnikowy	pług szczotkowy	1982	ex wagon osobowy nr 157; prod. Fuchs Heidelberg 1944 r, dwukier.
2037	silnikowy	pług szczotkowy	1982	ex wagon osobowy nr 670 (do 1978 - 270; ex Warszawa nr 768); prod. Konstal 1955 r, typ N, dwukierunkowy
2068	doczepny	towarowy	●	skrzyniowy z wysokimi bokami zbudowany na podwoziu wagonu typ ND prod. Konstal, nieeksploatowany
2069	doczepny	do szyn	●	platforma z ławą obrotową, nieeksploatowany, komplet z wagonem 2070
2070	doczepny	do szyn	●	platforma z ławą obrotową, nieeksploatowany, komplet z wagonem 2069
2074	doczepny	do elementów torowych	●	niska platforma z małymi kołami do transportu elementów torowiska, nieeksploatowany
-	doczepny	do tłucznia samowyładowczy	1991	ex wagon PKP - Zakłady Budownictwa Kolejowego nr XF 967066; prod. ZNTK Wrocław ok. 1970 r.

Uwagi:
1) - numer namalowany na wagonie
2) - numer figurujący w ewidencji
Zestawienie nie obejmuje wózków szynowych transportu technologicznego w zajezdniach i warsztatach.

Na oznaczenie producentów użyto następujących skrótów:
Konstal- *Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych, Chorzów,*
Sanok - *Sanocka Fabryka Wagonów (ob. Sanocka Fabryka Autobusów),*
Stocznia Gdańska - *Stocznia Północna w Gdańsku,*
Fuchs Heidelberg - *H. Fuchs, Waggonfabrig AG, Heidelberg,*
Ringhoffer -*Ringhoffernovy zavody a.s, Praha-Smichov*
Bergische Stahlindustrie - *Bergische Stahlindustrie Remscheid,*
Herbrand -*P. Herbrand & Co Köln-Ehrenfeld.*
Opracowanie: Jan Wojcieszak



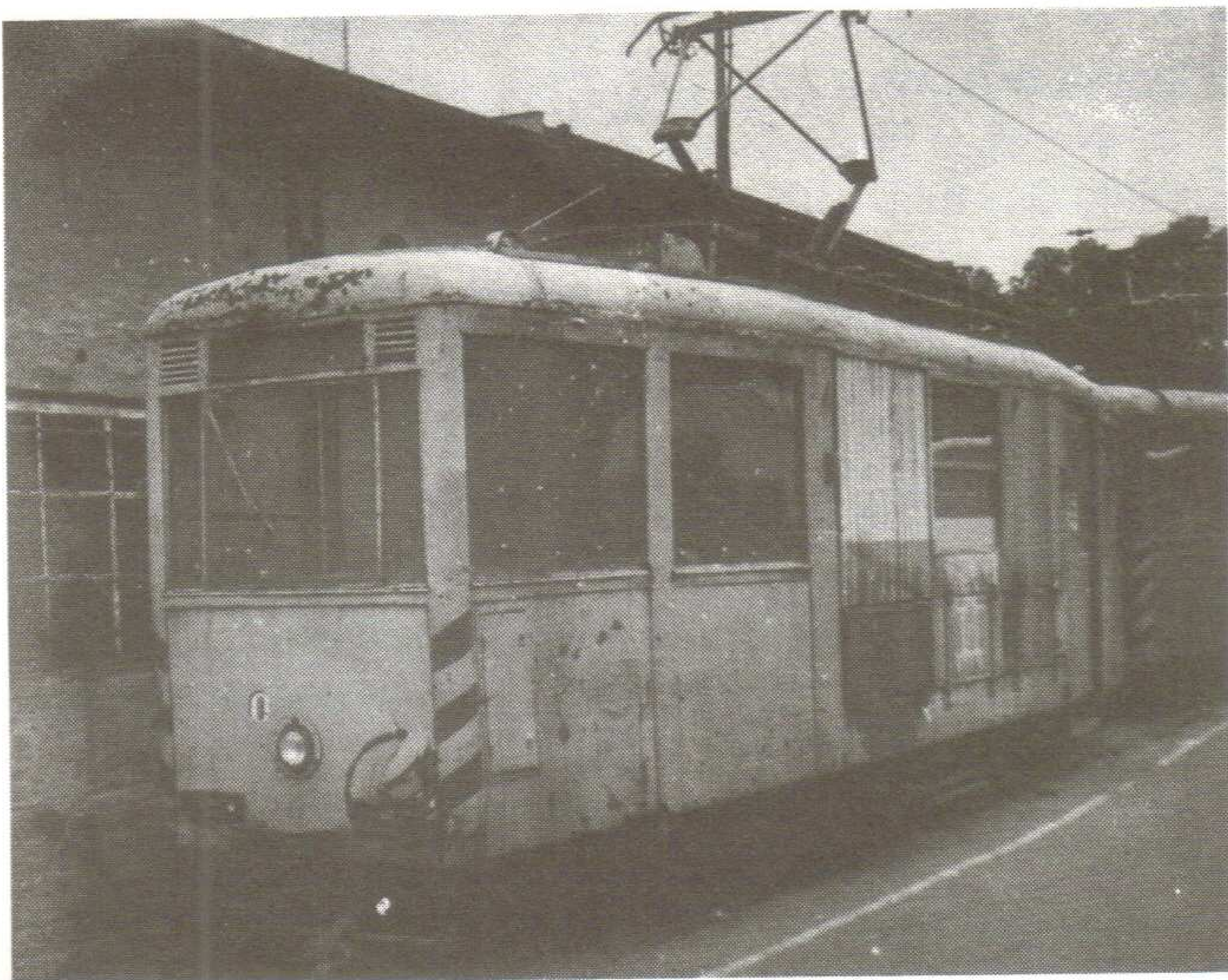
Wagon historyczny tramwajów konnych
1 września 1990 r.
fot. Przemysław Adamski



Pług ślimakowy 2023 (1991 r).
Fot. Przemysław Adamski

Warunki umieszczania ogłoszeń ramkowych do uzgodnienia z Redakcją. Przyjmujemy też ogłoszenia drobne. Objętość takiego ogłoszenia nie może przekraczać 150 znaków + adres. Do tekstu ogłoszenia należy dołączyć jako opłatę 10 znaczków pocztowych na list zwykły. Ogłoszenia, które wpływają do dnia zamknięcia kolejnego numeru publikowane są w danym numerze. Za treść ogłoszeń nie odpowiadamy.

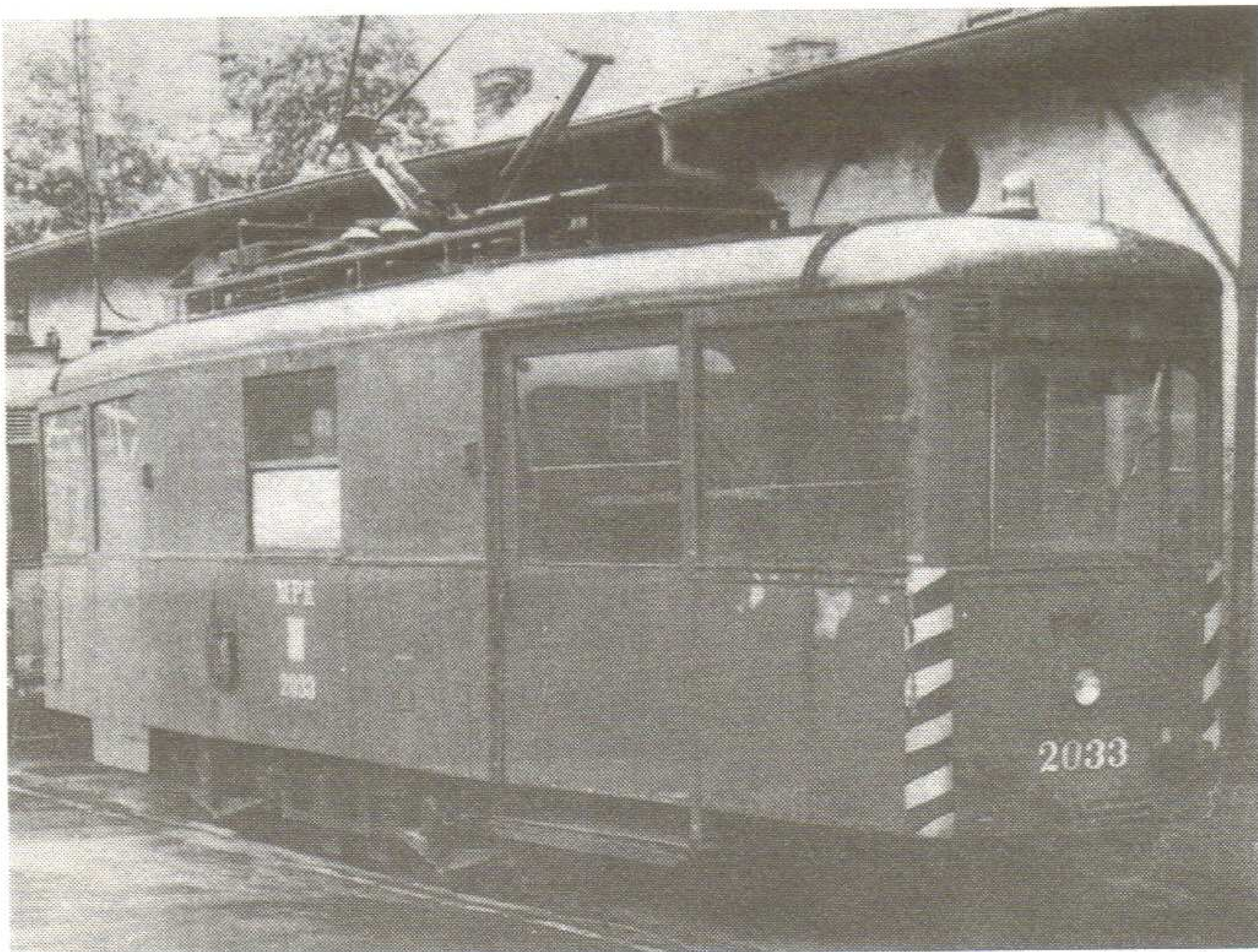
Interesuję się trakcją spalinową i elektryczną. Poszukuję zdjęć SM41, SM42, ST44,EU07, EP08, EP09. Zdjęcia odkupię lub wymienię.
Paweł Zając, 28-232 Łubnice - Beszowa 5



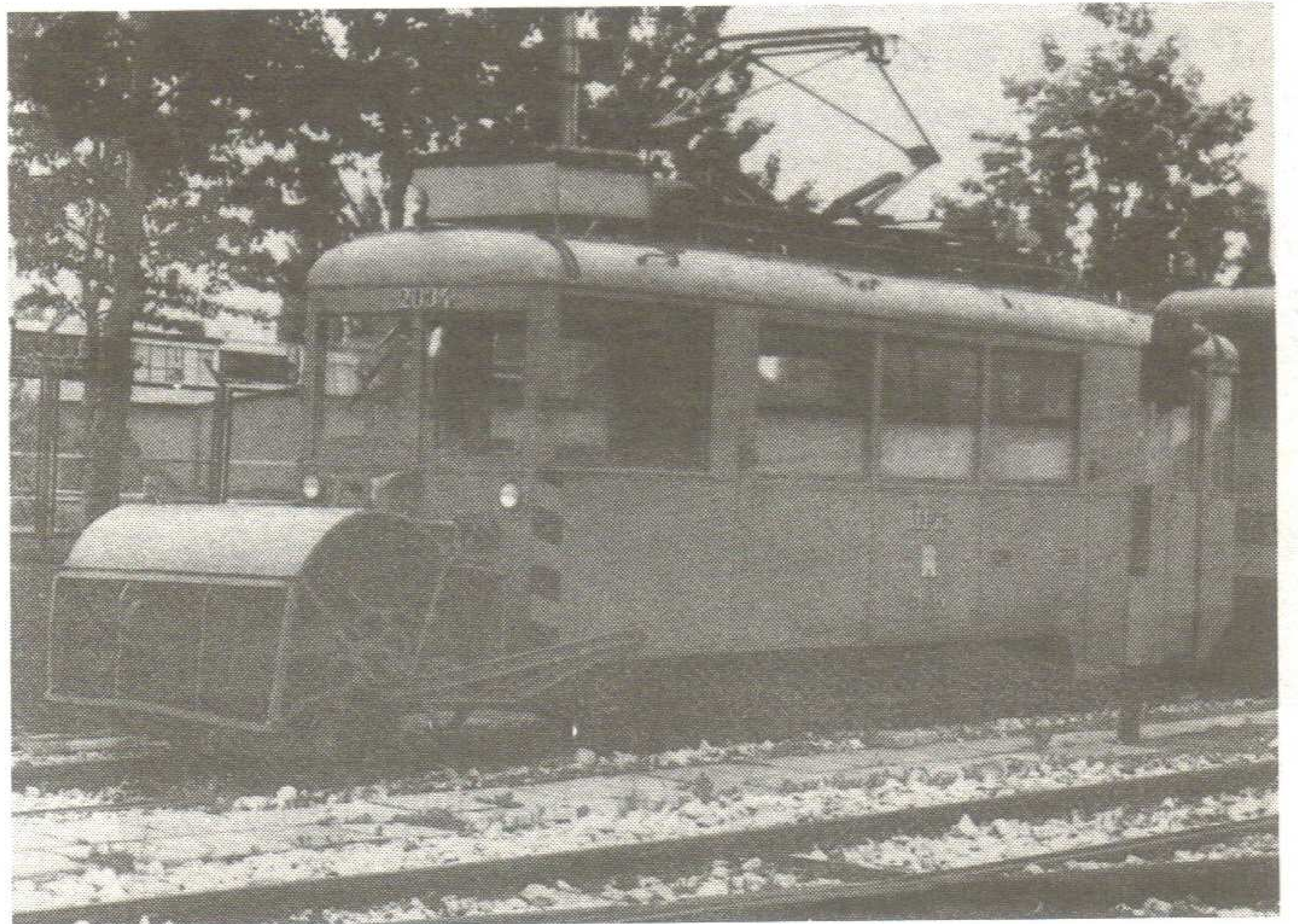
Wagon 2028' (1990 r)
fot. Przemysław Adamski



Wagon 2035 (1979 r)
fot. Marian Strenk



Szlifierka 2033 (maj 1991)
fot. Przemysław Adamski



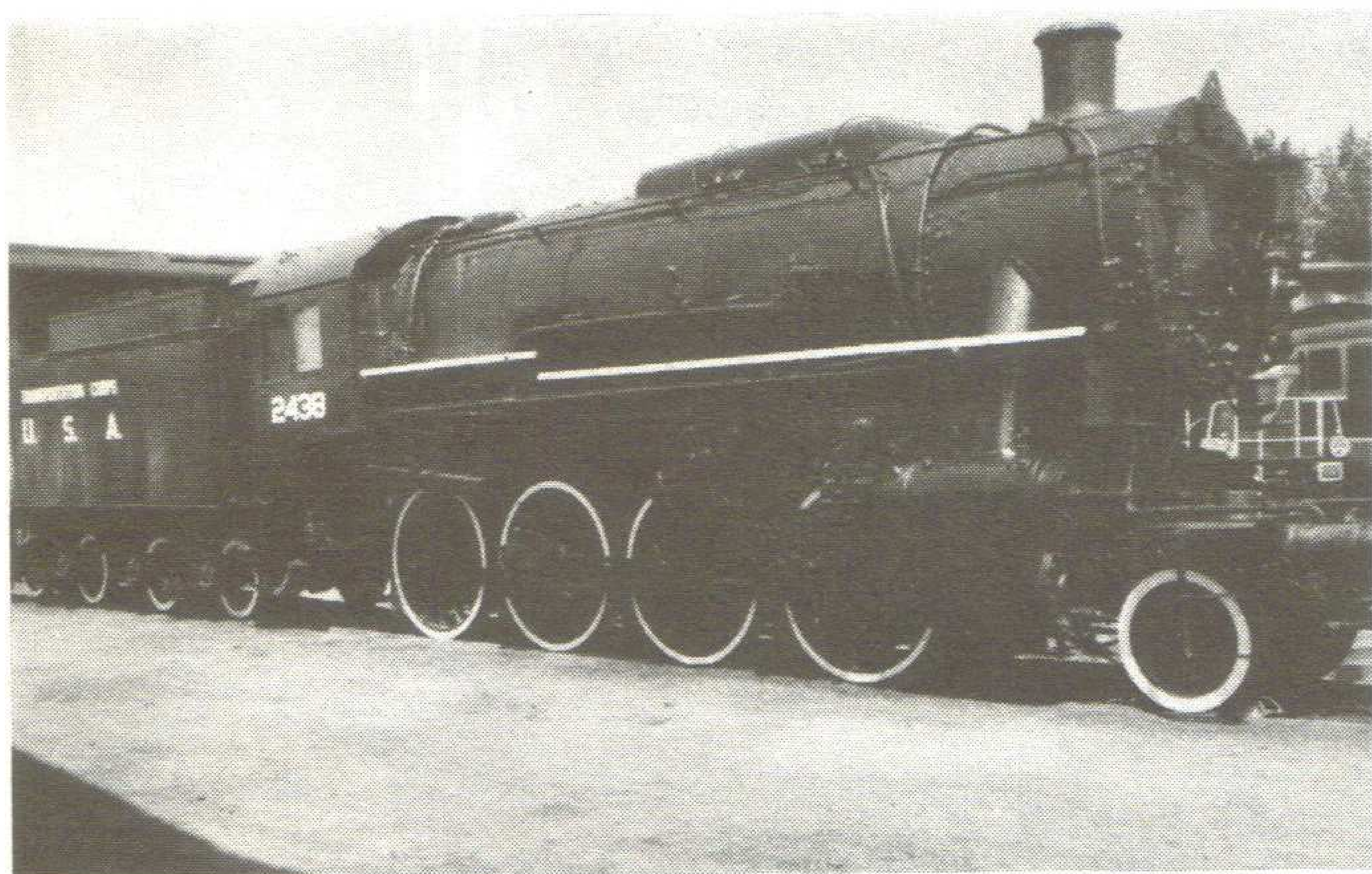
Pług 2034 (1991 r)
fot. Przemysław Adamski



Wagon 2036 (maj 1991)
fot. Przemysław Adamski

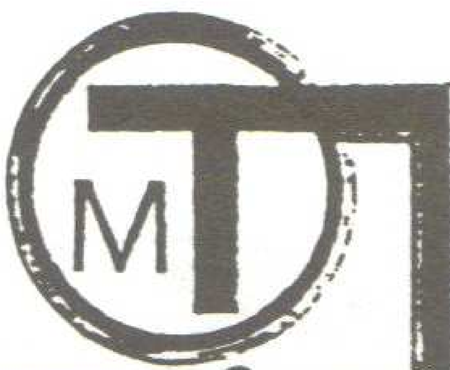


Pług 2037 (1988 r)
fot. Marian Strenk



Jaworzyna Śląska
Parowóz Tr203-296 jako eksponat w skansenie
fot. Maciej Rozwadowski

MODELTECHNIK



POLECA:

Art. • MODELARSKIE
• PRZEMYSŁOWE
• ZABAWKI

KUPNO-SPRZEDAŻ-KOMIS

NAPRAWY
ODPŁATNE i GWARANCYJNE MODELARSTWA KOLEJOWEGO

ZAPRASZAMY
W GODZ. 10 - 18
SOBOTA 9 - 14

KRAKÓW
ul. ŁOBZOWSKA 46a
(k.) KOŚCIOŁA ŚW. SZCZEPANA

Kolejny felieton Seniora "dawnych wspomnień czar" zamieścimy w numerze 4/91.
Zawiedzionych przepraszamy
Redakcja

Przypominamy zagadkę z numeru 2/91:

Na sieci PKP istnieją dwie normalnotorowe zelektryfikowane linie kolejowe, które krzyżują się w poziomie pod kątem prostym z dala od stacji. Oprócz dość znacznego ruchu towarowego po jednej z nich kursuje 12 par, a po drugiej 15 par pociągów pasażerskich na dobę.

Jakie to linie?

I zagadka aktualna:

Na jednej z polskich wąskotorówek można było spotkać taki pętlicowy przebieg toru. Podaj nazwę linii, na której taki układ występował, oraz nazwę pobliskiej dużej miejscowości.

Na rozwiązania obydwu zagadek oczekujemy do 10 grudnia 1991 roku. Wśród autorów prawidłowych rozwiązań (jednego lub obydwu) zostaną rozlosowane niebanalne nagrody – niespodzianki.



Opracował AR

MODEL CENTRUM

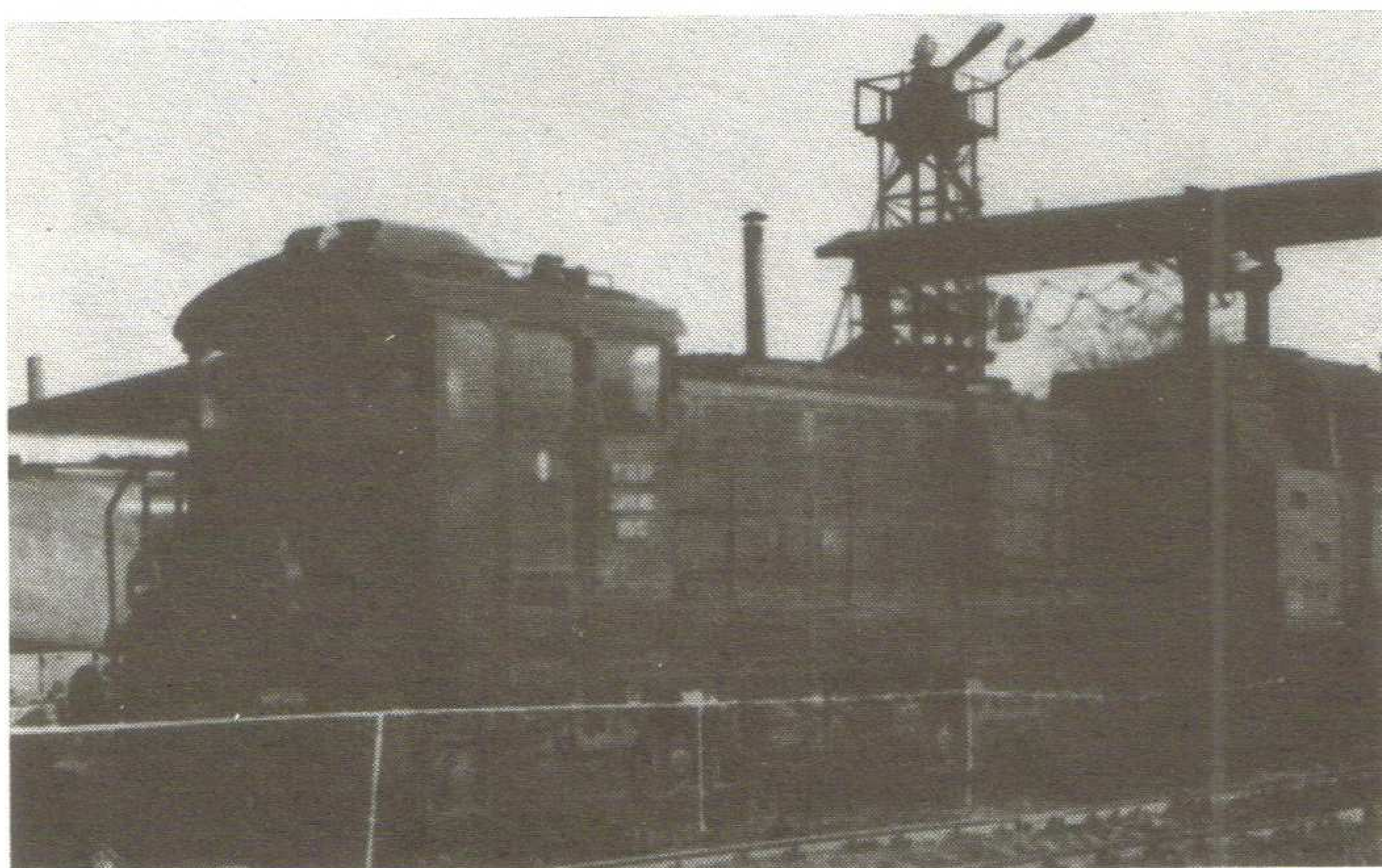
Gdańsk
ul. Długi Targ 1/7 ("Sień Gdańska")
zapraszа w godz. 10^{00} do 18^{00}

Oferujemy artykuły modelarskie:
- kolejowe
- lotnicze
- szkutnicze



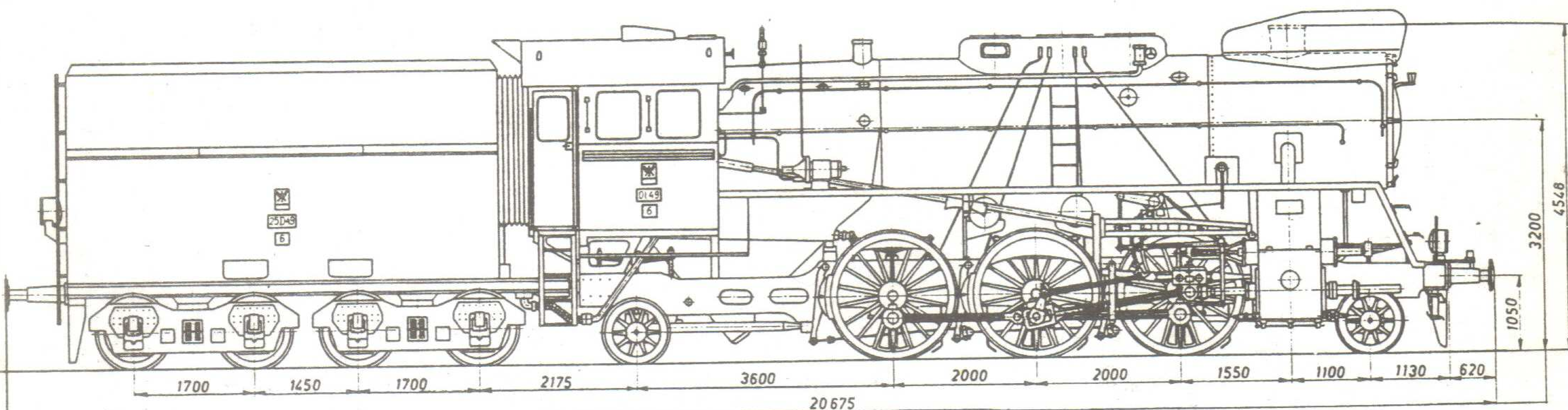
Zestawienie rodzajów skrzynek do przechowywania modeli (patrz artykuł Jana Jarziny na str. 18)

Wielkość	I	IA	IB	II	III
Ilość komór	5	4	6	5	5
Powierzchnia 1 komory	58x264	62x306	47,7x264	58x234	58x174
Długość ściany czołowej	264	264	264	234	174
Długość przegrody	267	267	267	237	177
Ilość przegród	4	3	5	4	4



SM41-195 w MD Kłodzko.
20 maja 1990 r.
fot. **Grzegorz Kraiński, Zielona Góra**

parowóz serii Ol49



Podstawowe dane techniczne:

Moc	[KM]	1290
Średnica cylindrów	[mm]	500
Skok tłoka	[mm]	630
Średnica kół napędnych	[mm]	1250
Średnica kół tocznych	[mm]	850
Nadciśnienie w kotle	[at]	16
Powierzchnia rusztu	[m2]	3,7
Masa w stanie próżnym	[t]	75,1
Masa w stanie służbowym	[t]	82,9
Nacisk osi napędnych	[t]	17,4
Siła pociągowa	[KG]	9600
Prędkość maksymalna	[km/h]	100

Tender serii 25D49

Pojemność skrzyni wodnej	[m3]	25,0
Pojemność skrzyni węglowej	[t]	12,0
Masa w stanie próżnym	[t]	25,0
Masa w stanie służbowym	[t]	62,0

Rysunek jest reprodukcją z książki Bogdana Pokropińskiego "Parowozy normalnotorowe produkcji polskiej dla PKP i przemysłu".

Zamieszczono za zgodą Muzeum Kolejnictwa w Warszawie



◆ INTERLOK ◆

POLSKO - NIEMIECKIE PRZEDSIĘBIORSTWO
USŁUGOWO - PRODUKCYJNE SPÓŁKA Z O.O.
ADRES: UL. WARSZTATOWA 8 ● 64-920 PIŁA ● SKRYTKA POCZT. Nr 30
telefony Piła: 320-68 i 275-10 wewn. 53-30
telex: 047 - 323 ZNTK PL ● fax: 320-68

Dla kolei parowych nadszedł ostatni gwizdek!
Teraz jest jeszcze czas, aby cokolwiek z epoki pary uratować dla potomnych.
Ty też możesz w tym pomóc.
Jeżeli zauważysz gdziekolwiek bezużyteczne parowozy, urządzenia związane z ich obsługą, obrotnice, stare wagony, drezyny... .

PISZ LUB DZWOŃ DO NAS!

Cena 6.500 zł



